
إنترناشيونال
إنترناشيونال نت
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL NET
إنترناشيونال نت نوفمبر 2005/ شوال 1426
International Net November 2005/ Shawal 1426



أعتباراً من ٣٠ أكتوبر

١٩٩٩ جنية

سعر التذكرة ذهاب وعودة

بخلاف الضرائب والرسوم سارى حتى ٣٠ نوفمبر

٤ رحلات اسبوعياً

القاهرة / بانجكوك / بكين

ايام (الثلاثاء - الخميس - الجمعة - الاحد)



د من المعلومات اتصل الان

٠٩٠٠٧٠٠ سعر الدقيقة ٥٠ قرشاً

و ١٧١٧ سعر الدقيقة جنية واحد

أو بوكيلك السياحى

مصر للطيران

EGYPTAIR

www.egyptair.com.

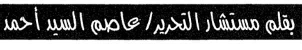
إهـــــــداء 2005

انترناشيونال نت

المملكة المتحدة

ولنا كلمة





العالم.. والكوارث الطبيعية

تعتبر الأعاصير والبراكين ظواهر طبيعية لها أماكن وتوقيتات محدودة. ولا تعنى عقاباً من الله . بل هى نتيجة سخونة المياه فى البحار الإستوائية التى تصل إلى 30 درجة مئوية، وتتسبب بالتالى فى تسخين طبقة الهواء الملاصقة له مما يخفف من ضغط الهواء الذى يتمدد ويرتفع إلى أعلى ويكون منطقة ضغط منخفض تهب عليها الرياح من مناطق الضغط المرتفع المحيطة بها يؤدى إلى كثرة تبخر وإرتفاع هذا البخار الخفيف إلى أعلى وسط الهواء البارد.

إن البعض يرى أن أحداث 11 سبتمبر والإعصارات التى غزت كاترينا وريتا أثبتت الضعف الداخلى للولايات المتحدة التى لا تخطط لأمن مواطنيها، فى حين يعتقد البعض الأخر أن هذه الكارثة رسالة من الله تثبت أنه مهما بلغ تقدم الإنسان فى العلم والحضارة فإن ذلك لا يعتبر شئ بالنسبة لقدرة الله عز وجل.

لقد كشف الإعصار عن حقيقة أمريكا التى تتزعم الحرية وتنادى بالمساواة، وأكد فشلها فى إدراك الكارثة التى ألمت بها لدرجة أنها أصبحت بلداً منكوباً يطلب المساعدة كبلدان العالم الثالث.

إن الكوارث الطبيعية غزت هذا العام بعض الدول دون تفرقة بين الدول الغنية والفقيرة منها، ولقد سبق أن رفضت إدارة الرئيس بوش التوقيع على معاهدة كيوتو للإحتباس الحراري، تلك الظاهرة التى أدت إلى التلوث البينى وإنبعاث غاز ثانى أكسيد الكربون التى تسببه الصناعات الثقيلة إلى طبقات الهواء الجوى، علاوة على التجارب النووية والعمليات العسكرية التى تتسبب فى تفكيك البنية التحتية للأرض مما يؤدى إلى إرتفاع درجات الحرارة وذوبان جليد القطبين الذى يتسبب فى إرتفاع منسوب المياه فى البحار والمحيطات وبالتالى غمر الجزر والسواحل.

لقد كان للعلماء المتخصصين الرأى فى الأخطار التى ستواجهها الأرض مستقبلاً، ومن أهم البحوث التى أجريت لذلك البحث الذى سبق أن أجراه علماء بريطانيون وتضمن:

*الإشارة إلى أن التغيرات المناخية تعتبر من أولى المشاكل التى ستواجه الأرض مستقبلاً

* التأكيد على أنه بنهاية القرن الحالى ستتضاعف كمية الغازات الناتجة عن الإحتباس الحرارى، وسوف ترتفع درجة حرارة الأرض لتصل إلى درجة من السخونة لم تشهدها الأرض منذ مليون عام، وسيكون لهذه الظاهرة التأثير على جوانب الحياة.

* من المتوقع إنهيار النظام الإجتماعى الحالى نتيجة للهجرة من المواقع المرتفعة الحرارة، بجانب الصراع على مصادر المياه والغذاء.

* إنتشار الفيروسات التى تسبب الأوبئة، ومن المتوقع زيادة خطر هذه الفيروسات على الجنس البشرى الذى سيعانى من عواقبها لسنوات طوال.

ومن ناحية أخرى فقد تناول هذا البحث مشكلة الإرهاب ولكن ليس بالطريقة التى تتناقلها وسائل الإعلام.

ولكن من ناحية التطور التكنولوجي الذي ينذر بإستخدام الأسلحة البيولوجية والكيمائية مما يضاعف من خطورة الإرهاب على المخلوقات، ومن المحتمل وقوع حرب نووية خلال السبعين عاماً القادمة مما سيؤدى إلى تدمير الحضارة الإنسانية، ومن المناطق الرئيسية التى يمكن أن تشهد هذه الحرب: الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية وشبه جزيرة كوريا.

****

إن العلم لم يتوصل حتى الآن إلى إمكانية منع الكوارث الطبيعية التى تغزو العالم دون تفرقة بين الدول الصناعية الغنية ودول العالم الثالث،ولذا يجب على العلماء المتخصصين التعاون فيما بينهم والتعمق فى دراسة الظواهر الطبيعية التى تغزو العالم وتتسبب فى الخسائر الباهظة سواء في الأرواح والمنشآت وصعوبة تعويضها خاصة فى الدول التى تعانى من الفقر.

إقرأ في هذا العدد

NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road. Camden Town

London NW1 9DR DX:

57074 Camden town

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة Tel. +2- 0122586455

إسكندرية Telefax. +2-03-4275117

E-mail: assem355@hotmail.com

سى جول تليفون: +2-03-5745850

السويس

* ربان أحمد بدوى

محمول: 0123184320 - (+2)

* عبد الرحيم مصطفى

محمول: 0124614924 - (+2)

سوريا

* ربان إبراهيم سليم دير عطانى

تليفون وفاكس

(+963) - (43) - (711999)

* السعودية - جدة

تليفون: (6369985) - (2) - (+966)

فاكس: (6369459) - (2) - (+966)

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+

توزع فى جميع أنحاء العالم

وزارة الإستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

إحدى الشركات الرائدة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد وحوض البحر المتوسط

نشاط تداول الحاويات

يخضع نشاط تداول الحاويات لقانون حوافز الأستثمار رقم (٨) لسنة ١٩٩٧ كمنطقة حرة خاصة.

- طول رصيف الحاويات : ٩٧٠م
- الغاطس المسموح به : ١٣,٣م
- ساحات الحاويات : ٤٣٥٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة : ٨٠٠,٠٠٠ TEU
- المخزن المشترك LCL : ٦٠٠٠م٢
  بطاقة تخزينية : ٢٥٠حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة : ٤٨٠وحدة -مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات : ٦٠٠حاوية مكافئة / شهرياً
- النقل بالقطار : محطة واحدة

المعدات:-

- ١ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٦٠طن.
- ٣ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ٤٠طن.
- ٣ونش رصيف عملاق (SHIP TO SHORE) حمولة ٤١طن.
- ٢ونش رصيف متحرك MOBILE CRANE ٨٠&١٠٠ طن.
- ٦ونش ساحة عملاق R.T.G .
- ٢٧ونش ساحة تلسكوبى R.S .
- ٤٧جرار موانىء بالمقطورة.

نظام الحاسب الآلى:-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونياً بإستخدام نظم EDI حيث تتبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل (MOVINS CODECO,COARRI).
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمولة لاسلكياً RDT لأول مرة بموانىء جمهورية مصر العربية لإحكام السيطرة على عمليات التشغيل فورياً داخل محطة الحاويات.

نشاط تداول البضائع:-

- يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة.
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٥٠٠٠طن
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن يومياً.
- تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠طن الساعة للمنشأ الواحد.

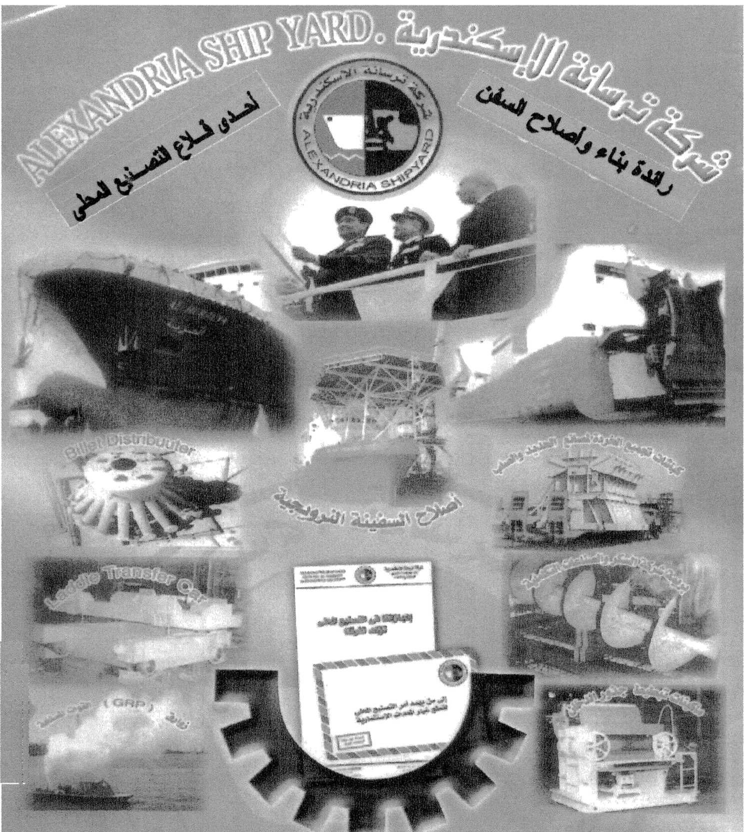
الميناء الجاف :-

- فى ١٤نوفمبر عام ١٩٩٦تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشرمن رمضان على بعد ٥٠كم من القاهرة.
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم.
- طاقة المحطة ٦٠٠حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات.
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢.

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

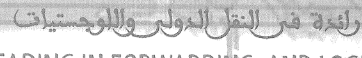
لواء بحرى / محمد جلال ياسين

بورسعيد - مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس Web site:www.pscchc.com
تليفون: ٠٦٦٣٢٢٣٥٨٦٢/٠٦٦٣٢٢٧١٥١ E-mail:info@pscchc.com
فاكس : ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩/٠٦٦٣٣٩٣٤٧ صندوق بريد رقم :١٢٣٩بورسعيد



ALEXANDRIA SHIP YARD. شركة ترسانة الإسكندرية
رائدة بناء وإصلاح السفن
أحدى قلاع التصنيع المحلي
شركة ترسانة الإسكندرية
ALEXANDRIA SHIPYARD
Billet Distribuuter
أصلاح السفينة النرويجية









عزيزى المستورد ... عزيزى المصدر

إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى

.... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

..... فخبراء الشحن الدولى يتحدثون

رويـــال للخدمات اللوچستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص و مدرب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من و إلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من و إلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركى من و إلى جميع الموانى المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا.....وداعاً للتأخير.....وداعاً للقلق



مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت:٤١٤٩٩٤٤-٤١٨٤٤٢٣-٤١٨٤٢٨٣-٢٠٢+ فاكس :٤١٨٤٤٢٨-٤١٤٨٨٧٧ -٢٠٢+
مكتب الاسكندرية : ١٠ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت:٤٨٣٨٩٥١-٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٣+ فاكس:٤٨٧٧٧٩٢-٢٠٣+
مكتب ميناء السخنة:العين السخنة - السويس
ت:٣٧١٠٢١٩ - ٣٧١٠٠٥٠-٢٠٦٢+ فاكس:٣٧١٠٢٢١ - ٣٧١٠٠٥١-٢٠٦٢+
مكتب بورسعيد:٢١ ش الجبرتى - بورسعيد - مصر
ت:٣٣٥٢٩٤٠-٣٣٥٢٩٤١-٢٠٦٦+ فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣-٢٠٦٦+
مكتب مطار القاهرة :مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٦٧١٤٦٨-٢٠٢+ ٢٦٧٠٦٧١-٢٦٧٠٦٧٢-٢٠٢+ داخلى ٢٠٤

حركة الموانى المصرية خلال شهر أغسطس 2005

أجندة إنترناشونال

* تعقد اللجنة المصرية الروسية المشتركة إجتماعاتها بالعاصمة الروسية موسكو أول نوفمبر الجارى برئاسة المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة، وتتبادل اللجنة سبل دفع العلاقات الإقتصادية والعلمية والفنية بين البلدين .
* تشير الحسابات الفلكية إلى أن غرة شهر شوال للعام الهجرى الحالى، وأول أيام عيد الفطر ستوافق الخميس الثالث من شهر نوفمبر الجارى، فكل عام والأمة العربية والإسلامية فى يمن وبركات.
* يقام أكبر معرض دولى للزهور فى هولندا خلال الفترة من 2 إلى 5 نوفمبر الجارى.
* تعقد إجتماعات الدورة الجديدة للجنة العليا المصرية السودانية بالقاهرة خلال الأسبوع الأول من شهر نوفمبر الجارى حيث ستتم مراجعة ما تم تنفيذه من إتفاقيات ومشروعات مشتركة.
* تبدأ أولى المراحل الثلاث الخاصة بالإنتخابات المصرية فى اليوم التاسع من نوفمبر الجارى، بعدما يقوم حبيب العدلى وزير الداخلية بإصدار القرارات المنظمة للإنتخابات .
* قررت مجموعة العمل الدولية للألغام فى إجتماعها ببروكسل الذى شارك فيه 20 دولة عقد مؤتمر عالمى بالقاهرة يوم 13 نوفمبر الجارى، وذلك لدراسة تقارير الدول ومناقشتها مع الجانب الأوروبى.
* يقام معرض ميديكا للأجهزة الطبية بألمانيا فى الفترة من 16 إلى 19 نوفمبر الجارى، وتشارك فى المعرض 13 منشأة.
* يقام معرض "فوود إنجريد نيت" بفرنسا خلال المدة من 29 نوفمبر الجارى إلى أول ديسمبر القادم، وتشترك فى المعرض 11 منشأة غذائية.

ويتم خلال شهر نوفمبر الجارى :

* عقد القمة العالمية لمجتمع المعلومات فى تونس بهدف تطوير مفهوم رؤية مشتركة لدى مختلف بلدان العالم، وتبنى إعلان مبادئ وخطة عالمية يتم تنفيذها من جانب الدول والمؤسسات الدولية.
* توقيع عدد من الدول الإسلامية برتوكولا لنظام تجارى تفضيلى بغرض إزاحة العراقيل والمعوقات التى تمنع تنمية التجارة والإستثمار بين هذه الدول.
* عقد الإجتماع السنوى لمجلس الأعمال العربى بالبحرين برئاسة محمد شفيق جبر، ومشاركة 80 من كبار قادة عالم الأعمال، حيث سيتم بحث التوصيات التى ستطرح على وزارة الخارجية للدول الثمانى الكبرى ودرل إجتماعات منتدى المستقبل التى تعقد فى المنامة.

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال أغسطس 2005

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد شرق بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	إجمالى
بضاعة عامة	506.0	359.2	84.1	0.0	342.9	36.9	0.9	6.7	70.6	1407.3
صب جاف	160.4	446.1	63.0	0.0	295.0	126.0	126.0	0.0	0.0	1216.5
أتربة وخامات	50.1	281.6	27.6	0.0	0.0	0.0	27.3	0.0	0.0	386.5
ذات طبيعة خاصة	219.9	0.0	0.0	0.0	51.4	32.5	0.0	0.4	0.0	301.2
أسمدة وأملاح	172.7	0.0	0.0	0.0	36.6	1.6	0.0	0.0	0.0	210.8
صب سائل	145.5	0.0	25.7	0.0	20.8	129.2	1.5	0.0	0.0	322.7
إجمالى	1251.6	1086.9	200.4	0.0	746.7	326.1	155.6	7.1	70.6	3845.0
ترانزيت	3.5	7.0	583.7	0.0	327.0	0.0	0.0	0.0	28.4	949.6
الإجمالى العام	1255.1	1093.9	784.1	0.0	1073.6	326.1	155.6	7.1	99.1	4794.6

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أغسطس 2005

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيدوشرق بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	إجمالى
بضاعة عامة	185.7	90.8	72.2	0.0	74.4	41.9	3.2	23.0	110.0	601.2
حاصلات زراعية	19.3	0.0	0.6	0.0	31.8	18.2	0.0	8.8	0.0	78.7
صب جاف	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8
أتربة وخامات	58.9	257.2	5.6	90.4	166.8	133.9	203.7	1.4	101.6	1019.5
ذات طبيعة خاصة	0.0	0.0	0.0	0.0	358.6	0.0	0.0	1.1	0.0	359.7
أسمدة وأملاح	2.6	30.6	24.6	26.9	31.9	20.0	0.6	0.0	0.0	137.2
صب سائل	162.9	150.2	9.3	0.0	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	326.6
إجمالى	429.4	528.8	112.3	117.3	671.4	213.9	207.5	34.3	211.6	2526.6
ترانزيت	3.4	10.0	551.0	0.0	374.7	0.0	0.0	0.0	0.0	939.1
الإجمالى العام	432.8	538.8	663.3	117.3	1046.1	213.9	207.5	34.3	211.6	3465.7

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال أغسطس 2005

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية والدخيلة	30514	27081	57595	712	690	1402	58997
بورسعيد وشرق بورسعيد	6974	9366	16340	67636	64879	132515	148855
دمياط	4717	4465	9182	26239	28166	54405	63587
السويس والأدبية	77	144	221	0	0	0	221
السخنة	7625	11153	18778	3005	0	3005	21783
الأجمالى العام	49907	52209	102116	97592	93735	188322	293443

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب بالموانى المصرية خلال يوليو 2005

الميناء	الأسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الأجمالى
قادمون	1754	11968	31163	36138	42511	25435	3951	152920
مغادرون	2255	11479	39439	67907	55446	40188	3286	220000
الإجمالى	4009	23447	70602	104045	97957	65625	7237	372920

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال أغسطس 2005

البيسان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	شرق بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	217	25	202	0	167	25	0	0	26	662
صب جاف	26	11	1	0	10	2	2	0	0	52
أتربة وخامات	7	4	6	0	37	20	16	0	8	98
ذات طبيعة خاصة	45	0	0	0	30	13	0	0	0	88
أسمدة وأملاح	12	0	8	0	14	5	1	0	0	40
صب سائل	19	5	1	0	2	22	1	0	0	50
مولاس	5	0	0	0	1	0	0	0	0	6
إجمالى	331	45	218	0	261	87	20	0	34	996
ركاب	2	0	19	0	0	23	74	77	0	195
أخرى	11	0	53	0	10	59	0	0	0	133
إجمالى عام	344	45	290	0	271	169	94	77	34	1324



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى



أخبار من فوق السحاب

المرتبة الأولى لمصر

أعلن البنك الدولى فى تقريره عن مناخ الأعمال الإستثمار فى 2006 إحتلال مصر للمرتبة الأولى عالمياً فى إصلاح الإجراءات الجمركية حيث سهلت تدابير التوثيق التجارى، وقلصت عدد الموافقات الجمركية من 26 إلى 5 موافقات فقط، وجاءت مصر فى المرتبة الثانية بعد النرويج فى عدد إجراءات تسجيل الملكية

زيادة أسعار تذاكر الطيران

صرح المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران بأن الشركة قامت بزيادة أسعار تذاكر بواقع 5 دولارات على الرحلات المتوسطة و10 دولارات على المسافات الطويلة وذلك لمواجهة إرتفاع أسعار الوقود وتمشياً مع الخطوات المماثلة التى إتخذتها شركات الطيران العالمية

لائحة الإستيراد والتصدير الجديدة

تم تطبيق لائحة الإستيراد والتصدير الجديدة بالمنافذ الجمركية والموانى المصرية ولا يتم العمل بهذه اللائحة على السلع التى تم شحنها أو فتح إعتماداتها قبل إصدارها، كما تم إلغاء القرار رقم 619 الذى ينص على ضرورة إستيراد السيارات من بلد المنشأ والسماح بإستيرادها من أى بلد

خطة إستثمار لتنمية أفريقيا

صرح فيرمينو موكانيلى المدير التنفيذى للشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (نيباد) بأن أفريقيا وضعت خطة لإستثمار 110 مليارات دولار سنوياً لرفع معدل النمو الإقتصادى السنوى فى القارة إلى 7% ولخفض مستويات الفقر إلى النصف بحلول عام 2015 وطالبت من مانحين دوليين تزويدها بثلث هذا المبلغ على الأقل وأشار فيرمينو إلى أن هذا المبلغ يعتبر الحد الأدنى من الأموال لنمو القارة وخفض الفقر بما يتفق وأهداف التنمية للألفية التى حددتها الأمم المتحدة

التعاون بين الخطوط العربية

صرح عبد الوهاب تفاحة الأمين العام للإتحاد العربى للنقل الجوى بأن مشروع التعاون الجديد بين ثمانى خطوط عربية جوية سيعزز قدرة هذه الشركات على التعاون مع التحالفات العالمية ومع شركات الطيران الأخرى، وستقوم الشركات المؤسسة لهذا المشروع بعقد إجتماعى بالقاهرة فى ديسمبر القادم ويشارك فيه ثمانية خطوط جوية حكومية

نظم الأمن للمطارات المصرية

صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية بأن تقرر إسناد مشروع نظم الأمن للمطارات المصرية لشركة ستيا العالمية ويهدف المشروع إلى خلق منظومة تأمينية متقدمة لجميع المطارات، ويتكلف 7 ملايين و185 ألف دولار، ويعتمد النظام على شبكة رقمية للإتصالات بين المطارات الدولية

مطار دولى بمرسى مطروح

إعتمدت الدكتورة فايزة أبو النجا وزيرة التعاون الدولى مبلغ 29 مليون جنيه لتمويل مطار مرسى مطروح إلى مطار دولى لإستقبال الأفواج السياحية بالطائرات الشارتر ومن المتوقع بدء تشغيل المطار دولياً إعتباراً من ديسمبر القادم



طائرات شركة إيرباص

جاء بتقرير أصدرته شركة إيرباص أن شركات الطيران فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ستحتاج حتى عام 2023 إلى أكثر من ألف طائرة تبلغ قيمتها 124 مليار دولار وتتوقع الشركة فوزها بنصف هذا العدد خاصة وأن أحدث أنواع طائراتها ستدخل الخدمة الفعلية ومنها طائرة إيرباص "إيه 350" الجديدة و"إيه380" العملاقة

نقل ميناء العقبة

تقوم شركة تطوير العقبة بإعداد الدراسات الخاصة بنقل وترحيل ميناء العقبة الرئيسى الذى يعتبر الميناء البحرى الوحيد بالأردن – ومرافقه إلى منطقة الصناعات الثقيلة على الشاطئ الجنوبى للخليج وستتم هذه العملية على مراحل زمنية متتالية قد تستغرق 10 سنوات، وسيتم إستغلال موقع الميناء بعد نقله فى إقامة أنشطة سياحية وإقتصادية مختلفة والحفاظ على البيئة من أخطار التلوث

خطة لحماية المواطنين الأوروبيين

تقدمت اللجنة الأوروبية بخطة لحماية مواطنى دول الإتحاد الأوروبى من البضائع والسلع التى تحمل علامات مقلدة للسلعة الأصلية خاصة الأدوية والسجائر ولعب الأطفال التى تحتوى على سموم حيث تكبر البضائع المقلدة دول الإتحاد الأوروبى خسائر تصل إلى 5 مليارات يورو سنوياً، وتدعو الخطة إلى التعاون مع الصين لضمان تعاون حكومتها فى مكافحة تصدير السلع المقلدة إلى أوروبا وإنشاء قوة مشتركة من مفتش جمارك للعمل فى بكين

معرض دولى للطائرات

تقيم وزارة الطيران المدنى المصرى فى شرم الشيخ خلال الفترة من 7 إلى 10 مارس القادم معرض الطائرات الدولى الثانى تحت عنوان"Vex2006" وقد تم تشكيل عدد من اللجان للتسويق عالمياً لهذا المعرض لجذب المزيد من الشركات العارضة للمشاركة فيه

الرحلة البحرية الأولى ... حول العالم

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى
drayman100 @ yahoo.com

بطل هذه الرحلة التاريخية هو فرديناند ماجلان، الذى بذل جهداً كبيراً لإقناع التاج الأسبانى بتمويل رحلته، وبموافقة أسبانيا على تجهيز وإعداد الرحلة الإستكشافية ، إستغرق الإعداد للرحلة 18 شهر وتم تجهيز 5 سفن حملت على متنها عدد 277 جندى وبحارهم أفراد طاقمها والبعثة، وبإستكمال الإستعدادات أبحرت السفن فى 20 سبتمبر 1519 عابرة المحيط الأطلنطى فى إتجاه الجنوب الغربى حيث القارة الجنوبية، تعرضت أثنائها لعاصفة رعدية عاتية إستمرت أسبوعين كاملين ثم تعرضت لظاهرة سكون الرياح، ولما كانت السفن شراعية آنذاك فقد إستمرت عالقة فى موضعها لمدة أسبوعين آخرين، بعدها حملهم التيار الإستوائى الجنوبى إلى حيث ضربت أشرعتهم الرياح الشمالية الشرقية، فوصلوا قبالة سواحل البرازيل بعد إبحار إستمر 49 يوم، وأصدر ماجلان أوامره بالإستمرار فى الإبحار جنوبا بحذاء الساحل ، وبعد خمسة أيام ألقت السفن مرساتها قبالة ما يعرف الآن بمدينة "ريو دى چانيرو".

وقد تابع ماجلان وبعثته الإبحار جنوباً فى محاولة منه للعثور على ممر بحرى إلى الجهة الأخرى من القارة الجنوبية فواصل إبحاره حتى سان چوليان فى بتاجونيا (الارچنتين) حيث قرر البقاء فى هذه المنطقة لتمضية الشتاء، وكان قراره هذا موضع رفض عدد من الربابنة والبحارة مما أحدث تمرداً على السفن قام ماجلان بقمعه، ... فهذه المنطقة فى أقصى جنوب أمريكا الجنوبية تتسم بشتاء قارس البرودة، حيث تصل درجات الحرارة إلى 30 درجة تحت الصفر فضلاً عن الثلوج والرياح العاصفة، وعليه فقد إتخذ ماجلان من إحدى خلجان هذه المنطقة مرفأ لسفنه حتى ينقضى الشتاء وأمر ببناء بعض الأكواخ الخشبية كمأوى لأفراد البعثة (موضع ميناء سان چوليان فى الأرچنتين الآن) وفى شهر يونيو عندما خفت برودة الطقس واصل رحلته إلى الجنوب حتى سانتاكروز، حيث غرقت إحدى السفن.

* إكتشاف مضيق ماجلان *

وبمتابعة الإبحار إلى الجنوب وصلت السفن قرابة المدخل الشرقى للمضيق عند أقصى الطرف الجنوبى للقارة الجنوبية، والواقع أن هذا المضيق يمثل منطقة شديدة الخطورة على حركة السفن لوعورته الشديدة وللصخور الحادة غير الظاهرة التى تملأ مياهه وتهدد سلامة السفن والملاحة فيه، الأمر الذى إستغرق 38 يوم لعبور المضيق الذى يبلغ طوله 360 كيلو متر، فى هذه اللحظات التاريخية يأبى القدر إلا أن يقضى على إبتهاج هؤلاء الرجال بالوصول إلى المضيق وعبوره، وذلك بعد أن تسللت إحدى السفن وعادت إلى أسبانيا، وكان ذلك بمثابة كارثة، إذ كانت هذه السفينة تحمل على على متنها جزء كبير من تموينات الرحلة ومؤنها، ولم تفت هذه الأحداث العصيبة فى عضد هؤلاء الرجال الشجعان فاستكملوا رحلتهم وفى يوم 28 نوفمبر 1520 تمكنت السفن الثلاث الباقية من عبور المضيق بعد 423 يوماً من إبحارهم من أسبانيا.

المحيط الهادى

إجتازت السفن المضيق مبحرة بحذاء الساحل الغربى للقارة الجنوبية، وقد راع ماجلان هدوء هذا المحيط وخلوه من عواصف المحيط الأطلنطى، فأطلق عليه إسم " المحيط الهادى"، .. وبمواصلة الإبحار قام ماجلان بتعديل مسار سفنه تجاه الشمال الغربى ثم الغرب، إعتقاداً منه أنه بمجرد عبور المضيق سيتمكن من الوصول إلى السواحل الآسيوية الشرقية خلال أربعة أو خمسة أيام على الأكثر ، لكن الأمور أخذت تسير على غير ما تمنى، وها هى سفن الرحلة تبحر منذ ستة أسابيع فى هذا المحيط الشاسع دون الوصول إلى اليابسة، ولقد كان الموقف عصيباً فالتموينات والأغذية المتاحة للبحارة لم تكن كافية، وماتبقى منها أصابة العطب والتلف، كما أن خلو الطعام من الخضروات والفاكهة أصاب البحارة بالأسقربوط، فمات من مات من قسوة الظروف فى هذه الرحلة العصيبة ومن بقى على قيد الحياة أصابة الوهن والمرض .

وأخيراً آن الأوان لهذه المعاناة أن تتوقف، ففى منتصف يناير لاحت لهم في الأفق جزيرة صغيرة (إحدى الجزر الواقعة فى أقصى شمال مجموعة جزر تواموتاس) وهناك رست قبالتها سفن البعثة حيث أخذوا قسطاً من الراحة وعاودوا الرحيل بعد أسبوعين من رسوهم، لكن ماجلان أساء إختيار مسار السفن هذه المرة حيث إتخذ مساراً تجاه الشمال الغربى ثم الغرب، ومرة أخرى تعرضت السفن لخطر تناقص المؤن .. وفى الرابع من مارس توفى 19 بحار دفعة واحدة من إحدى السفن ومن بقى لم يكن يقو على الوقوف على قدميه.

الوصول إلى جزر الفلبين

لكن العناية الإلهية أسعفتهم فى اليوم التالى حيث لاحت لهم من بعيد جزر الماريان، ولم تمض عدة ساعات حتى إمتلأت المياه حول السفن بالقوارب الصغيرة لسكان هذه الجزر، الذين أخذوا يهاجمون السفن بأسلحتهم البدائية، وبالطبع كانت الغلبة لمدافع الأسبان وبنادقهم التى قتلت منهم الكثيرين حتى تراجعوا عن مهاجمة السفن، لكن ماجلان أمر بقصف الجزر حتى يهجرها سكانها فيتمكن رجاله من جمع كل ما يمكن إستخدامه كطعام، وبإتمام مهمتهم غادر الجزر مبحراً من جديد لكنه هذه المرة إستعان بخبرة الأسرى من الأهالى ، فوصل إلى مجموعة الجزر الهائلة التى تسمى اليوم بجزر الفلبين (نسبة إلى فيليب الثاني ملك أسبانيا).

لم يغب عن ذهن ماجلان أبداً الدور التبشيري الذى يمكن أن يقوم به فى هذه البلاد مستغلا وجوده حيث حاول إستدراج الأهالى للتحول إلى المسيحية، ومنهم حاكم ميناء "سيبو" الذى ترسو به سفن البعثة، وقد رفض الحاكم قبول هذه الدعوة كما سخر مستشاريه من الصينيين والهنود والعرب من هذه الدعوة مذكرين ماجلان بالفظائع التى إرتكبها قومه من الأوروبيين والمذابح التى إرتكبوها فى عمان والهند والملايو ... عندئذ ثار ماجلان وقرر الإنتقام منهم، فتوجه فى اليوم التالى مع ستين من رجاله إلى جزيرة " ماكتان" حيث يوجد أقوى رؤساء هذه القبائل، فهاجم ماجلان الجزيرة لكن الأهالى دافعوا عنها ببسالة وتمكنوا من قتله هو ومن معه من المغيرين عن أخرهم،... وبعد الكارثة التى حاقت بالبعثة لم يعد عدد البحارة كافياً للعمل على السفن الثلاث فإتخذ قرار بإحراق إحدى السفن الثلاث بعد نقل كل ما أمكن من على متنها إلى السفينتين الباقيتين.

العودة إلى أسبانيا

وقد واصلت السفينتان الباقيتان إبحارهما بين جزر الفلبين ومنها إلى جزر الملايو حيث بقيتا هناك لمدة ثلاثة أشهر كاملة للمتاجرة مع الأهالى، بعدها قرر "سيباستيان ديل كانو" خليفة ماجلان أن تبحر كل سفينة من طريق مختلف حتى يتعاظم إحتمال عودة إحداهما على الأقل إلى أسبانيا، فأبحرت السفينة ترينيداد عائدة عبر المحيط الهندى إلى الشرق، ملتمسة العودة عبر نفس الطريق الذى أبحرت قادمة منه، لكنها لم تعد أبداً إلى أسبانيا فقد إستولى عليها البرتغاليون وقتلوا كل بحارتها.

أما السفينة الباقية وهى "ڤيكتوريا" فقد يممت شطر الغرب قاطعة المحيط الهندى فى إتجاه رأس الرجاء الصالح وإستطاعوا الدوران حوله بعد رحلة عاصفة فى ظروف شديدة الصعوبة، لكنهم واصلوا إتجاههم إلى الشمال فوصلوا إلى جزر كيب ڤيرد ومنها إلى أسبانيا، حيث ألقت السفينة ڤيكتوريا مرساتها فى سيڤيل "أشبيلية" فى الثامن من سبتمبر 1522 بعد ثلاث سنوات (1084 يوم) من إبحارها وعلى متنها 18 رجل من أصل 277 هم عدد أفراد البعثة لحظة خروجها.

وقد مثلت هذه الرحلة الأسطورية أولى الرحلات للإبحار حول العالم، وهى أحد أكثر الرحلات التى خلدها التاريخ جسارة وإقداماً، وتتجاوز من الوجهة الحضارية والجغرافية أهميتها من الوجهة التجارية، إذ برهنت على وجود قارتين عظيمتين بين أوروبا وآسيا، وإتجهت بعدها أنظار أوروبا إلى خوض البحار الشاسعة وتكوين مستعمراتها ورائها.

الميناء المتكامل وصناعات إضافة القيمة للبضائع المتداولة

Complelet Port Autonomy with Added Value Industries

مهندس/ محمد رمزى عوض   مهندس شواطئ وتنمية موانى



تطورت حديثاً وظيفة الميناء ليصبح أكثر تكاملاً وشمولاً. فلم يعد دوره يقتصر على عمليات المناولة التقليدية للبضائع وإنما أصبح شاملاً للعديد من الصناعات التكميلية والتى الغرض الأساسى منها هو زيادة القيمة للبضائع المتداولة عنها فى الصورة البدائية الخام لها.

الشكل(1) نموذج لوحدة تكرير بترولى

هذا ولإمكان خدمة وتنمية هذه الصناعات، فقد ركزت الموانى المركزية العالمية على تنمية شبكات المواصلات الرابطة للميناء والمعروفة عالميا بإسم (Hinterland Connection) وهذه الروابط/ المواصلات للميناء تشمل الروابط البرية والبحرية والجوية بالإضافة لوسائل النقل الداخلى عن طريق البارجات (فى حالة توافر وسائل الملاحة الداخلية) هذا بالإضافة لخطوط المواسير (Pipelines) والمستخدمة لنقل بضائع البلك السائل . هذا وتوفر الموانئ المركزية العالمية لعملائها سلسلة من الخدمات اللوجستية (Logistic Services) ضمن ما يعرف بإسم سلسلة الإمدادات الخدمية لعملاء الميناء والمعروفة عالمياً بإسم (Supply Chain). ومعظم الموانى العالمية ذات السمعة توفر بها مركزاً خدمياً متكاملاً يعرف بإسم (Logistic center) وبالنسبة لصناعات إضافة القيمة للبضائع المتداولة بالميناء والمعروفة بإسم Added Value industries فهى تشمل العديد من الإتجاهات مثل صناعات العصائر الخاصة بالفواكه مثلا وصناعات التكرير للبترول والتى تعرف بإسم Refinery Industry وفيها يتحول البترول المتداول من خلال الميناء من صورته الخام إلى الصورة المكررة الصالحة للإستخدام كوقود وذلك بالإضافة إلى المشتقات الأخرى المستخرجة منه والتى تصلح للعديد من الأغراض الصناعية والطاقة. هذا بالإضافة إلى العديد من الصناعات الهامة الأخرى مثل صناعة البلاستيك والصناعات المعدنية وعمليات التكرير والتعبئة والتغليف الخاصة ببضائع البلك الجاف والشكل 1 يوضح نموذج لوحدة تكرير بترولى والشكل2 يوضح نموذج لوحدة الأعمال الصناعية الخاصة ببضائع البلك السائل الأخرى والشكل 3 يوضح نموذج لوحدة لصناعة البلاستيك والشكل 4 يوضح نموذج لوحدة صناعات لدرفلة المعادن. هذا وتعد الخدمات الصناعية المؤداه فى الموانى المتكاملة من أكبر المميزات الجاذبة للإستثمارات الخارجية لها والمساعدة على بناء سمعة الميناء داخلياً وعالمياً. هذا وتطبق العديد من الموانئ العالمية ذات السمعة المعروفة هذه السياسات الصناعية ومن أهمها ميناء روتردام بهولندا وميناء أنتورب ببلجيكا وكاليه بفرنسا وغيرها . ويساعد إستخدام نظام تبادل المعلومات الإلكترونى (EDI) على سهولة وسلاسة ودقة الإدارة للسيطرة على سير البضائع المتداولة والداخلة فى عمليات التصنيع به بالإضافة لفائدتها للتسيير والسيطرة على الأعمال الملاحية ومناولة البضائع بالميناء

الشكل(2) نموذج لوحدة للأعمال الصناعية الخاصة ببضائع البلك السائل

الشكل(3) يوضح نموذج لوحدة لصناعة البلاستيك



الشكل(4) نموذج لوحدة لصناعات لدرفلة المعادن

تحية شكر ووسام حق

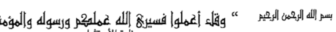
دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وشخصية العدد التى نحييها شخصية عظيمة وفريدة ومشرفة سواء للمدرسة العسكرية المصرية العظيمة التى تربى وتعلم وأنجز فيها ثم هيئة ميناء بورسعيد التى يعد من السادة العظام التى تأسست على أيديهم عام 1980 هو سيادة اللواء/محمد رشدى هيكل، هذا الرجل الفاضل بمنصبه كرئيس قطاع حركة السفن والبضائع وعمله كنائب رئيس هيئة الميناء أنجز التالى:

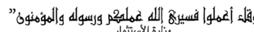
* أنشأ إدارة حركة السفن والبضائع بهيئة ميناء بورسعيد
* أرسى القواعد الفنية لعمل لجنة تراكى السفن بميناء بورسعيد ودور كل سفينة سواء البضائع العامة أو المتخصصة كالحاويات وسفن البضائع الصب
* أنشأ مجموعة المرور والمتابعة على أرصفة الميناء لإنتظام حركة البضائع ورسو وخروج السفن وترتيب الأولويات وذلك لسرعة دفع عمليات الشحن والتفريغ وتفادى أية تأخيرات خاصة مع إقتراب إنتهاء عمليات السفن من موعد قافلة القناة
* تصاريح سفر السفن كان تابعاً لهيئة الموانى والمنائر وسعى فى إصدارها من هيئة الميناء ونجح فى ذلك وصارت نظام عمل
* أنشأ نظام الفاتورة التحضرية وهى الخاصة بتجهيز حساب مبدئى للتكاليف الخاصة بكل رحلة سفينة لتكون إسترشاد لعمل الفاتورة النهائية بعد إتمام عمليات السفن بالميناء
* أنشأ إدارة الحوادث البحرية والقواعد الخاصة بالتعامل معها تأميناً للميناء والسفن الراسية بالإضافة إلى كيفية تلافى آثارها

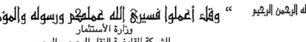
هذا بعض من مجهودات سيادته والتالى بعض من صفات شخصيته دمثة الخلق والتواضع والصبر والخلق الرفيع والأمانة والنزاهة وصدق الحديث وهمة الفعل والوفاء بالوعد وإحترام القواعد والنظم والعمل على تنفيذها بروح القانون وعدالته تاركاً العمل والجهد على الله تعالى لإلهام قيادته فهو مربى فاضل أعد رجال مشرفين فى إدارات عدة بهيئة ميناء بورسعيد نذكر منهم الأستاذ/عبده عبد الرحيم والأستاذ/حسن السيد والأستاذ/ مجدى مبارك وآخرين مجتهدين يحملون كل فضل ومودة خالصة لمن علمهم ودعاء له بالبركة فى الصحة والعمر

محاسب / إبراهيم شلبى





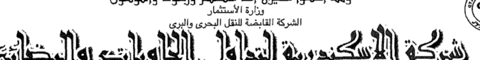




بسم الله الرحمن الرحيم " وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون " صدق الله العظيم

وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالى المعدلة فى 2004/12/31

2004/12/31	البيان	2004/06/30
	الأصول طويلة الأجل:	
	الأصول الثابتة	
8998	مبانى وإنشاءات	9502
1997	آلات ومعدات	1904
93965	وسائل نقل وإنتقال	101546
303	عدد وأدوات	341
989	أثاث وتجهيزات مكتبية	941
106252		114234
	مشروعات تحت التنفيذ	
6935	تكون إستثمارى	6612
54242	إنفاق إستثمارى	33059
	إستثمارات طويلة الأجل	
57575	إستثمارات فى أسهم شركات أخرى	55575
	أصول غير ملموسة	
21075	نفقات مرسملة	21305
0	نفقات مؤجلة	
246079	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	230785
	الأصول المتداولة	
	المخزون	
28529	مخزون مواد ووقود وقطع غيار	30495
0	أعتمادات مستندية لشراء سلع وخدمات	0
	عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة	
10566	عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٥٨٦٦)	11881
687	إيرادات مستحقة التحصيل	209
433	مصروفات مدفوعة مقدماً	441
1657	موردين	230
0	حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	0
88549	حسابات مدينة أخرى	66852
	النقدية بالبنوك والصندوق	
359	غطاء خطابات الضمان	359
46046	حساب بالبنوك	76598
166	نقدية بالصندوق	0
176992	**مجموع الأصول المتداولة**	187065

تابع قائمة المركز المالى المعدلة فى 2004/12/31

2004/12/31	البيان	2004/06/30
	الإلتزامات المتداولة	
	المخصصات	
18272	مخصص ضرائب متنازع عليها	14772
8028	مخصص مطالبات ومنازعات	8028
5469	مخصصات أخرى	5469
	موردون وحسابات دائنة	
10849	موردين	12550
24852	حسابات دائنة للمصالح والهيئات	12673
30423	دائنو توزيعات	84355
4350	مصروفات مستحقة السداد	8246
1638	عملاء	1579
72435	حسابات دائنه أخرى	70357
176316	**مجموعة الألتزامات المتداولة**	218029
676	**رأس المال العامل**	30964-
246755	**إجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى**	199821
	حقوق الملكية	
123000	راس المال المدفوع	123000
	الأحتياطيات	
39424	أحتياطى قانونى	39424
18713	إحتياطيات أخرى	18713
93	أحتياطى رأسمالى	93
49901	صافى الربح	0
231131	**مجموعة حقوق الملكية**	181230
	ألتزامات طويلة الأجل	
6015	قروض طويلة الأجل من البنوك	6683
9609	حسابات دائنة أخرى (طويلة الأجل)	11908
15624	**مجموع الألتزامات طويلة الأجل**	18591
246755	**أجمالى تمويل الأستثمار**	199821

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى 2004/12/31 بالألف جنيه

2004/12/31	البيان	2004/06/30
47505	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	104715
(23677)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	24827-
(54214)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	118365-
30386-	صافى التدفقات النقدية خلال العام	38477-
76957	رصيد النقدية فى بداية العام	115435
46571	رصيد النقدية فى نهاية العام	76957

قائمة الدخل عن الفترة من 2004/7/1 حتى 2004/12/31

2004/12/31	البيان	2003/12/31
125422	إيرادات النشاط	101292
(43058)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(39316)
82364	**مجمل الربح**	61976
	يضاف إليه:	
751	أيرادات أستثمارات مالية	889
	إيرادات وأرباح أخرى	
470	مخصصات أنتفى الغرض منها	1289
	يخصم منه:	
	المصروفات الأدارية	
(72)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(56)
(7678)	مصروفات إدارية أخرى	(5539)
	إعباء وخسائر متنوعة	
(3500)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(3495)
(1167)	أعباء وخسائر متنوعة	(60)
71168	**صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة**	55004
(2213)	المصروفات التمويلية	(3157)
1785	فوائد دائنة	4806
70740	صافى أرباح النشاط	56653
	يضاف إليه (يخصم منه)	
860	أرباح فوق عملة	1303
(1834)	أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة (2794)	(723)
0	أرباح رأسمالية	5
517	إيرادات غيرعادية	3627
70283	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	60865
20382	ضريبة الدخل	17663
49901	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	43202

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى 31/ 12/ 2004

نبذة عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص 200 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 123 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الإسمية للسهم 5 جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى 55.71% القطاع الخاص 4.29% الهيئة العامة لميناء الإسكندرية 40%.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين 231.131 مليون جنيه فى 2004/12/31

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم 204 لسنة 2001 ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، أمون، ممفيس) للنقل البحرى بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية بالإضافة إلى إستثمارات فى الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة (ترجمان جروب)

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية:

تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات .

لمزيد من المعلومات عن الإستثمار فى مصر إطلع على بوابة الإستثمار WWW.investment.gov.eg

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

قمنا بإجراء فحص محدود للقوائم المالية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع – شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 وتتمثل فى قائمة المركز المالى فى 2004/12/31 بإجمالى إستثمار قدره نحو 246.755 مليون جنيه وكذا قائمة الدخل عن الستة أشهر المنتهية فى ذلك التاريخ بصافى ربح قبل الضريبة قدره نحو 70.283 مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المشار إليها والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة. وهذه القوائم المالية وصحة البيانات الواردة بها هى مسئولية إدارة الشركة وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها.

وقد تمت مراجعتنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدد ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن هذه القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة حيث إقتصرت أعمال الفحص على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على البيانات من مسئولى الشركة وهى بهذه الصورة أضيق نطاقاً من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض إبداء الرأى على القوائم المالية بشكل متكامل فى نهاية السنة المالية .

وبناءً على ما قمنا وما تم إبلاغه للشركة بكتاب الإدارة رقم 68 بتاريخ 2005/2/9 وما يترتب عليه لم يتبين لنا وجود تعديلات أخرى جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة.

مراقب الجهاز المركزى للمحاسبات

مراقب الحسابات	مدير عام	وكيل الوزارة	وكيل أول الوزارة
محاسب/ أمال عبد المحسن عبد ربه	نائب مدير الإدارة	نائب أول مدير الإدارة	مدير الإدارة
	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى	محاسب/ صفاء السيد أبو علم

أجرت الحوار: ميادة محمود

لقسم النقل الدولى واللوجيستيات بكلية النقل البحرى والتكنولوجيا «فرع القاهرة»

فى زيارة خاصة لكلية النقل البحرى والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى "فرع القاهرة" ، وبالتحديد قسم النقل الدولى واللوجيستيات أجرت إنترناشيونال لقاء خاص مع الدكتور. محمد على رئيس القسم ليحدثنا سيادته عن اللوجيستيات كأحدث فروع علم الإدارة من حيث تاريخ ظهوره وأهميته نظرياً وعملياً كأحد أهم عوامل نجاح العملية الإنتاجية...

وعن إنفراد الأكاديمية بتدريسه، وعن أهم التجارب الناجحة فى مجال النقل البحرى التى إعتمدت على الأنشطة اللوجيستيه كأساس فى عملها فحققت الكفاءة والتميز...

* ....؟

تعتبر اللوجيستيات أحدث توجه فى علم إدارة الأعمال، فعلم إدارة الأعمال مر بمجموعة من التطورات ، حيث بدأ بالتركيز على عملية الإنتاج وتقسيم العمل بالتركيز على دراسات الزمن والحركة

وبعد إنتشار هذه الأفكار حدث زيادة فى الإنتاج ولكن ظهرت مشاكل فى التسويق فإنتقل البحث فى هذا المجال إلى السوق وأساليب تصريف السلع حتى نمى علم التسويق .

ورغم تحقيق إنتاج جيد وتسويق جيد إلا أن المنشآت واجهت صعوبات مالية فكان ظهور الإدارة المالية ... وفى أعقاب الحرب العالمية الثانية تأكد أن اللوجيستيات هو علم المستقبل ، حيث وجد أن الأنشطة اللوجيستية تمثل 40%، 60% من تكلفة أى منتج، وأن إدارة هذه الأنشطة بكفاءة يؤدى إلى تخفيض هذه التكلفة بنحو20%.

ومن هنا إنتقل البحث فى علم الإدارة صوب علم اللوجيستيات، وبذلك تأتى ضرورة وضع تعريف لعلم اللوجيستيات ...

فاللوجيستيات هو علم إدارة الأنشطة الداعمة للعملية الإنتاجية، وهذه الأنشطة يتم بعضها قبل عملية الإنتاج وبعضها أثناء الإنتاج والبعض الآخر بعد عملية الإنتاج. وكل هذه الأنشطة تدار على نحو تكاملى وفقاً لإقتصاديات التكامل بما يحقق إقتصاديات الحجم، ومن حيث توفير النفقات والتكلفة من جانب وأن تدار هذه الأنشطة وفق نظام معلومات جيد من جانب آخر .

* ....؟

التطور فى علم اللوجيستيات لم يقف عند هذا الحد، فقد بدأ عام 1905 فى الجيش الفرنسى وكان الهدف هو توصيل المؤن والذخائر للجنود فى الوقت الملائم بالشكل الملائم وبحالة جيدة.

أعيد إستخدامه بكثافة أثناء الحرب العالمية الثانية وكان أحد أهم أسباب نجاح الحلفاء.

وبعد إنتهاء الحرب بدأ رجال الأعمال يفكرون فى تطبيق هذا المجال فى دنيا الأعمال بما يعرف بـ BUSI-NESS LOGISTICS بتطبيق نفس المفهوم فى مجال الأعمال



لتوصيل المؤن والمواد اللازمة للعملية الإنتاجية إلى المصانع فى التوقيت المناسب بحالة جيدة وتكلفة أقل.

فبدأ تطبيق هذا المفهوم نظراً للنسبة الكبيرة التى تمثلها اللوجيستيات من تكلفة المنتج، فإذا أرادت المنشأة أن تحقق ميزة تنافسية فلابد لها من السيطرة على هذه التكلفة.

ومن واقع الخبرات العملية نجد أن أوروبا وأمريكا يستخدمون نفس تكنولوجيا التصنيع تقريباً، وبذلك يكون التميز فى تخفيض تكلفة اللوجيستيات.

ومع الإهتمام بتطوير علم اللوجيستيات وتحديث ظهر فى البداية ما يعرف باللوجيستيات الداخلة Inbound logistics بالتركيز على كيفية توصيل المواد الأولية من مصدرها وحتى المصنع، ثم كان الإنتقال إلى كيفية توصيل المنتج النهائى من مكان الإنتاج وحتى المستهلك وهو ما يعرف اللوجيستيات الخارجية Outbound Logistics ثم كان النظر إلى المنظومة

اللوجيستية على نحو متكامل، بدءاً من تدفق المواد الأولية وحتى توصيل المنتج النهائى للمستهلك بالشكل المناسب والتكلفة المناسبة.

بالإضافة إلى ذلك بدأ تطور آخر وهو ما يعرف بإدارة سلاسل الإمداد Supply Chain Management بمعنى التحكم فى السلسلة من أول المادة الأولية وحتى توصيل المنتج للعميل بخضوعها لإدارة واحدة.

فظهر فى المصانع والشركات الكبرى ما يعرف بقسم اللوجيستيات De-partement of Logistics وهو المسئول عن العملية بالكامل وبدأ يعرف فى السوق ما يسمى بخدمات من الباب للباب وخدمات From Shelf to Shelf

وفى ظل التقسيم الدولى للعمل ظهرت مفاهيم جديدة، فبدلاً من Supply Chain Manage-ment أصبح لدينا Global Supply Chain Manage-ment إدارة سلسلة الإمداد الكونية فوفق التقسيم الدولى للعمل



يتم تقسيم العمل الذى كان يتم داخل مصنع واحد على مجموعة من الدول فأصبح المصنع «مصنع كونى»
فمثلا بالنظر إلى شركة «هوندا» لصناعة السيارات نجد أن قديماً كانت تضع السيارة كلها تحت سقف مصنع واحد ولكن الآن تصنع الأجزاء المختلفة للسيارات فى عدة مصانع فى دول مختلفة وتجمع بالقرب من السوق.

* ....؟

تنفرد الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بتقديم بكالوريوس لوجيستيات التجارة والنقل الدولى. وقد عادل المجلس الأعلى للجامعات المصرية هذا البكالوريوس ببكالوريوس إدارة الأعمال الممنوح من الجامعات المصرية ، وبذلك فإن خريج هذا القسم يتمتع بميزتان، فهو يستطيع ينافس فى سوق العمل على أنه حاصل على بكالوريوس إدارة الأعمال ، كما أن تفرده بدراسته للوجيستيات لا تجعل أحد ينافسه فى هذا المجال فالأكاديمية هى الوحيدة التى تقدم هذه الدراسة فى الشرق الأوسط كله.

* ....؟

تقدم الأكاديمية هذا البكالوريوس بالتعاون مع العديد من الجامعات العالمية، فقد تمت عدة زيارات لجامعة South Hamton ساوث هامتون فى إنجلترا وجامعتى أوهايو ونيويورك بأمريكا للإطلاع على مقرراتهم حيث تم تجميع هذه المقررات ودراستها ومحاولة تعريبها وتمصيرها لتدريبها فى الأكاديمية بما يناسب السوق المصرية.

ذلك بالإضافة إلى التعاون مع جامعة طوكيو ماكنتيل مارين وهى من أهم وأكبر الجامعات البحرية كما تم التعاون مع الجامعة البحرية الكورية.

فقد حرصت الأكاديمية على الإستفادة من تجارب الشرق والغرب الناجحة ومحاولة إستخلاص أهم ملامح النجاح ودمجها للعمل بها وفق ما يناسب منظومتها الالعربية والمصرية

* ....؟

لأننا نتحدث عن اللوجيستيات كموضوع من موضوعات إدارة الأعمال فلابد من تدريس عدد من المواد الأساسية من محاسبة وإدارة وإقتصاد وإحصاء وبحوث عمليات، وهى المواد الداعمة لدراسة اللوجيستيات .

ثم ينتقل الطالب إلى تفصيل أكبر من دراسة مواد متخصصة فى النقل البحرى والبرى والجوى وكيفية إدارة هذه المنظومة بكفاءة.

ويتم تكثيف دراسة النقل البحرى بصفته العمود الفقرى لأنظمة النقل، حيث يدرس الطالب مقررات عن كيفية تشغيل الموانى، تشغيل الخطوط الملاحية ، تأجير السفن وتشغيلها ، إتزان السفن كيفية إدارة شركات النقل ومبادئ النقل.

كما يدرس الطالب اللوجيستيات بالتفصيل فيبدأ بمقدمة فى اللوجيستيات ثم إدارة العمليات اللوجيستية ، ثم إدارة سلاسل الإمداد، وسلاسل الإمداد الكونية، والجودة فى اللوجيستيات.

علاوة على ذلك فإن يدرس مقررات إدارة الأعمال الدولية، والإدارة الإستراتيجية.

وبذلك يكون الطالب قد درس توليفة ممتازة من مواد الإدارة والإقتصاد ومواد متخصصة فى اللوجيستيات والنقل الدولى أما الدراسات الأكثر تخصصاً والخاصة بلوجيستيات التقاضى والسياحة فإنها تتم على مستوى الماجيستير والدكتوراه.

* ....؟

الدراسة تجمع بين النظرية والتطبيق . فالكلية تقيم تعاون مع شركات كبرى بحيث يتنقل الطالب أثناء فترة الدراسة بين عدد من الشركات للتدريب العملى.

كما يقوم الطلاب بزيارات ميدانية للموانى وشركات النقل واللوجيستيات للتعرف على الواقع العملى وقد نجح القسم مؤخراً فى عقد إتفاق مع شركة مصر للطيران ليقوم متخصصين منهم بتدريب مقرر نقل جوى، ومن ينجح فى هذا المقرر يحصل مع شهادة البكالوريوس على شهادة IATA، حيث يصرح له بالقيام بأعمال الشحن الجوى، وهذا يعد إنفراداً لفرع الكلية بالقاهرة.

* ....؟

هناك العديد من التجارب العملية الناجحة فى مصر والتى إعتمدت على اللوجيستيات مثل ميناء العين السخنة، ميناء الإسكندرية ، وميناء دمياط فى الطريق.

كما أن معظم قيادات الموانى والضباط البحريين درسوا هذا التخصص فى الكلية.

أما عالمياً فلا يوجد أى نجاح بدون الأنشطة اللوجيستية فالتطور الطبيعى للميناء عالمياً أصبح الآن بتحوله من مجرد ميناء بحرى يقوم بأعمال الشحن والنقل إلى «ميناء لوجيستى» يقدم كل الخدمات حتى المالية منها.

لم يقف نشاط الأكاديمية فى مجال اللوجيستيات عن هذا الحد، بل تم تشييد معهد خاص بالدراسات العليا فى مجال النقل الدولى واللوجيستيات على مستوى الماجيستير والدكتوراه.

وهذه الدراسات معترف بها عالمياً ومتنوعة تدخل فى مجالات مختلفة بحيث فى الآونة الأخيرة الحديث عن لوجيستيات المستشفيات، لوجيستيات السياحة، التقاضى،.......فهذه الدراسات تنظر للعملية الإنتاجية ككل متكامل وتدرس كل الأنشطة الداعمة للإنتاج فى آن واحد.

فإذا وفرنا مثلاً فى تكلفة التخزين يمكن أن يعطينا ذلك حرية فى زيادة الإنفاق على النقل بما يوضح لنا مفهوم Trade off أو المقايضة بحيث يمكن الإستغناء عن تكلفة التخزين كلية فى مقابل وجود أسطول قوى ينقل السلع دون الحاجة لتخزينها.

* ....؟

العالم كله لا ينظر للنقل البحرى على أنه أسلوب النقل الرئيسى، بل يعتمد على التكامل بين جميع وسائل النقل ، ولذلك فإننا نتحدث عن النقل الدولى ، بحيث ينقل المنتج فى مرحلة معينة عن طريق البحر ثم برياً أو جوياً وذلك سبيل تخفيض زمن الرحلة وبالتالى التكلفة، وما كان من ذلك ليتم إلا فى ظل التقدم الهائل لنظم المعلومات والإتصال .

* ....؟

تم توقيع إتفاقية الجاتس العربية وهناك محاولات كثيرة لتحقيق التكامل الإقتصادى بين الدول العربية ولكن تظل هناك مشاكل أساسية تعوق هذا التكامل ولعل أهمها تماثل هياكل الإنتاج ، وغياب الوعى بضرورة إختلاف الأنشطة الصناعية مثل الألومنيوم والبتروكيماويات.

فيجب على الدول العربية البدء فى التركيز على مجموعة أنشطة معينة وفق نظرية الميزة التنافسية ويتم تبادل الفائض بما ينمى التجارة .ولا يمكن أن يتم التكامل إلا بوسائل النقل ، فأوروبا لم تحقق الوحدة إلا بوسائل النقل، كما أن بداية الوحدة الإيطالية والإتحاد الألمانى كانت وجود وسائل نقل سهلت هذه الوحدة وبالتالى فإن الدول العربية إذا بدأت بوسائل النقل سيكون ذلك السبيل لتحقيق الوحدة الإقتصادية المنشودة، فنحن ندعو للتكامل بين الموانى العربية وليس التنافس والتنافر، خاصة فى ظل عالم التكتلات القائم على الكيانات الضخمة والذى يلفظ وجود الوحدات الصغيرة المتفرقة.

وفى نهاية حوارنا شكرنا الدكتور محمد على لحسن إستقباله وسعة صدره وتمنينا لقسم اللوجيستيات كل تقدم وإزدهار

أول خط ملاحى لنقل صادرات مصرية فى ثلاجات لأوروبا

تقدم شركتى ملاحة من مصر وهولندا تشغيل خط ملاحى هو الأول من نوعه لنقل الموالح والبطاطس فى سفن ثلاجات إلى أوروبا وروسيا وأوكرانيا.

وقال الشريك المصرى فى الخط الملاحى رئيس شركة (كادمار) للملاحة اللواء بحرى / حاتم القاضى أن الشريك الهولندى هو شركة (سى تريد) الهولندية التى يعمل لها وكيلاً ملاحياً فى مصر.

وأضاف أن الخط الجديد سيبدأ العمل فى نوفمبر المقبل، ويستمر طوال موسم تصدير البطاطس والموالح المصرية، أى حوالى ستة أشهر حيث سيتم تشغيل سفينتين ثلاجة بشكل منتظم ودائم لتصل البطاطس والموالح إلى شمال أوروبا وكذلك إلى أوكرانيا وروسيا.

وذكر القاضى أن تشغيل الخط جاء بعد قرار وزير التجارة الخارجية بإلزام مصدرى الموالح والبطاطس بتصديرها على سفن ثلاجات أو حاويات ثلاجة وذلك حتى لا تتلف.

اللواء / حاتم القاضى

وصدر ذلك القرار بعد أن تعرضت صادرات الموالح والبطاطس للتلف فى الموسم الماضى بسبب تصديرها على متن سفن عادية.

وأوضح رئيس شركة كادمار للملاحة أن تشغيل هذا الخط المنتظم بين الموانى المصرية وروسيا وأوكرانيا وشمال أوروبا سوف يقضى على المعوقات التى تواجه تصدير الموالح والبطاطس كل عام وهى عدم وجود سفن.

ونوه إلى أنه سيؤدى إلى تثبيت أسعار الشحن خاصة فى يناير وفبراير التى تكون فيها مرتفعة نظراً لكون الشهرين موسم تصدير على مستوى العالم ويكون من الصعب إيجاد أماكن فارغة على السفن.

بيان صحفى

تم تشكيل مجلس إدارة شركة سى ترين إيجيبت (شركة مساهمة مصرية) وإجتمعت الجمعية العمومية لشركة سى ترين إيجيبت يوم الأحد 2005/9/25 بمكتب وكيل المؤسسين المستشار يحيى قدرى وحضر الإجتماع الأستاذ/ حازم صالح من مكتب د. مصطفى شوقى مراقب حسابات الشركة وتم إتمام إنشاء الشركة وتسجيل إخلاء طرف وكل المؤسسين ووافقت الجمعية العمومية على تشكيل مجلس الإدارة على النحو التالى:

- اللواء بحرى أ. ح/ محمود حاتم عبد الحليم القاضى «رئيس مجلس الإدارة»
- مهندس/ مدحت محمود حاتم عبد الحليم القاضى "عضو مجلس الإدارة".
- الأستاذ الدكتور المهندس/ إسماعيل عثمان «عضو مجلس الإدارة عن الشركة المصرية لمشروعات السكك الحديدية والنقل»
- السيد/ إيجنازيو بوركاى «عضو مجلس الإدارة عن شركة سى تريد إيطاليا»
- السيد/ ماسيمو مانسوراتى «عضو مجلس الإدارة عن شركة سى ترين إيطاليا»

وكما هو جدير بالذكر أن الشركة فى سبيلها إلى تصنيع عربات فاخرة بها جميع مستلزمات السياحة البحرية وسوف يعمل أول قطار على خط Nile Express بين محطة ركاب ميناء الإسكندرية ومحطة الجيزة لزيارة المناطق السياحية بالقاهرة وذلك إعتباراً من نوفمبر 2006.

وسوف تستمر الشركة فى التعاقد على التصنيع بالتنسيق مع الجانب الإيطالى والجانب الأسبانى ومصانع الهيئة العربية للتصنيع بمصنع سيماف ومصنع قادر ويعتبر ذلك أول مشروع فى الشرق الأوسط لهذا المستوى من الخدمات السياحية على الطرق الحديدية.

وكما هو جدير بالذكر أن الشريك الإيطالى فى المشروع هو صاحب الخطوط السياحية للسكك الحديدية الإيطالية والخط الأول Roma Express الذى ابتدأ العمل إعتباراً من مايو 2006 والخط الثانى Napoli Express «نابولى إكسبريس» سيعمل إعتباراً من 10 أكتوبر 2006 وقد سبق توقيع مذكرة تفاهم مع الأستاذ الدكتور / عصام شرف وزير النقل مع المؤسسين لشركة سى ترين إيجيبت وأعطى توجيهاته إلى رؤساء هيئات موانئ الإسكندرية وبورسعيد ورئيس هيئة السكك الحديدية المصرية كما ساهمت هيئة الإستثمار برئاسة الدكتور / زياد بهاء الدين فى سرعة إنشاء وتسجيل الشركة مما أعطى إنطباعاً إيجابياً لدى الشركاء الإيطاليون بكفاءة أداء وتشجيع الإستثمار الأجنبى فى مصر.

وإذ رحب الدكتور/ أحمد نظيف رئيس الوزراء بفكرة المشروع أثناء زيارته لفعاليات معرض MEDITERRANEAN TRAVEL FAIR M.T.F ومعه الأستاذ / أحمد المغربى وزير السياحة الذى أبدى إستعداده القيام بتقديم جميع التسهيلات اللازمة والموجودة فعلاً فى قوانين الإستثمار فى مصر – مما يحقق ضمان نجاح المشروع لأهمية السياحة البحرية إلى الموانئ المصرية والتطوير الجارى حالياً فى محطات الركاب السياحية فى موانئ الإسكندرية وبورسعيد مما يشجع إزدياد أعداد السفن السياحية إلى إرتياد الموانئ المصرية ومن المنتظر أن يصل إجمالى ركاب السفن السياحية التى ترتاد الموانئ البحرية فى البحر المتوسط عام 2017 إلى 20 مليون سائح وهذه المشروعات فى مصر ستكمن عاملاً مؤثراً على جذب نسبة كبيرة من هذه الأعداد إلى الموانئ المصرية

***

شركة قناة السويس للحاويات

مرور عام على بدء التشغيل فى المحطة
وإستمرار المساهمة فى دعم الإقتصاد المحلى بالمنطقة

تحتفل شركة قناة السويس للحاويات بمرور عام على بدء تشغيل المحطة، حيث أن الشركة تفخر بالإنجازات التى حققتها حتى الآن، وتتطلع إلى المزيد فى المستقبل.

يتزامن هذا الحديث مع وصول ونشى رصيف عملاقين وأيضاً وصول المزيد من أوناش الساحات من الصين مما يؤكد عزم الشركة على المضى قدماً فى بناء محطة حاويات بميناء شرق بورسعيد يحتذى به عالمياً مما يساهم فى إتاحة فرص العمل وإكساب العاملين المهارات.

منذ بداية تشغيل المحطة فى الثالث من أكتوبر عام 2004 كان عدد العاملين فى تزايد مستمر حيث وصل إلى ما يزيد على 500 عامل حالياً، وخطة الشركة هى شراء المزيد من الأوناش والمعدات مما سيزيد فرص العمل وإتاحة برامج تدريبية على أعلى مستوى ومن المتوقع أن يزيد عدد العاملين بالمحطة ليصل إلى قرابة 1000 عامل وبالإضافة إلى العمالة المباشرة، قامت شركة قناة السويس للحاويات بتوفير فرص العمل عن طريق التعاقد مع شركات تقدم مختلف الخدمات للمحطة مثل عمال ربط الحاويات، شركة الأمن، شركة النظافة وأيضاً الشركة المسئولة عن تقديم الوجبات.

بالإضافة إلى فرص العمل غير المباشرة التى ظهرت عن طريق الشركات والموردين التى تتعامل معهم الشركة، ومن ناحية أخرى ضرورة وجود رجال الأمن والجمارك ومختلف الهيئات الحكومية.

تعتبر محطة قناة السويس للحاويات بمثابة بوابة للمنطقة الحرة المخطط تطويرها فى منطقة شرق بورسعيد، مما سيساعد على ظهور مشاريع صناعية وإقتصادية جديدة والذى سيؤدى إلى زيادة فرص العمل.

مشروعات توشكى وترعة السلام

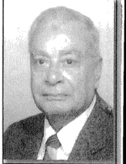


محمود أبو زيد

أكد الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى على أنه سيتم دعم وإتمام أعمال البنية الأساسية والقومية لمشروعى توشكى وترعة السلام بسيناء فى مساحة تبلغ 360 ألف فدان وبتكلفة 450 مليون جنيه، وأشار الوزير إلى أنه سيتم البدء فى تنفيذ مشروع الإدارة المتكاملة للموارد المائية فى مساحة 500 ألف فدان بتكلفة سنوية حوالى 400 مليون جنيه، وإنشاء 144 كوبرى جديد بتكلفة 142 مليون جنيه.

بقلم عبد السلام السيد أحمد

الصين معجزة إقتصادية



لقد أصبحت الصين معجزة إقتصادية بكافة المقاييس بعدما حققت معدل نمو متوسط بلغ 10.1% فى الثمانينات زاد إلى 10.7% فى التسعينات، وبالرغم من تعداد سكانها الذى يتعدى 1300 مليون نسمة فإن الدولة تنفق نصف إعتمادات موازنتها العامة لرفع مستويات المعيشة وتوفير الخدمات والإهتمام بالشعب إن الصين بدأت مراحل النمو الإقتصادى السريع عام 1978 وحتى الآن حيث وصل معدل النمو إلى 9% سنويا، وبلغ متوسط دخل الفرض الحقيقى 8% خلال العقد الماضى، بينما تراجعت معدلات الفقر إلى أقل من النصف، ولذا فقد نجحت الصين فى إنجاز أسرع تقدم إقتصادى مستدام فى تاريخ البشرية والتكامل مع الإقتصاد العالمى. وتمكنت الصين منذ عام 1990من تحقيق فائضا فى ميزانها التجارى نتيجة لتدفق الإستثمار المباشر على نطاق واسع، وشغلت الدرجة الثانية عالميا وإحتلت الصين عام 2003 المرتبة الثانية فى إستهلاك الطاقة الأولية عالميا بعد أمريكا وبلغ إحتياطيها من النقد الأجنبى 43 مليار دولار فى نهاية هذا العام وإرتفعت صادراتها بنسبة 20%من إجمالى الصادرات عام 2001 ومع نهاية عام 2003 بلغت جملة الإستثمارات الأجنبية المباشرة 500 مليار دولار بخلاف أكثر من 900 مليار دولار متعاقد عليها. ونتيجة للتغيرات الإيجابية فى بيئة الإستثمار بلغت قيمة الإستثمار المباشرة المتعاقد عليها 115 مليار دولار وفى إطار نظرية تنموية تم توفير بنية تحتية قوية بجانب الحوافز الضريبية والإلتزام بثقافة سياسية هامة تؤكد أن ما يضفى الشرعية على السلطة بشكل أساسى درجة إستقامتها وإنجازها. بجانب الحرص على توظيف البعد القومى والإنتماء للنهضة لمصلحة النمو.

الصين قوة عظمى

إن الصين فى طريقها لتصبح قوة عظمى بحكم قدراتها المتنامية، وتحقيقها التقدم الإقتصادى الكبير فى العشر سنوات الأخيرة، وغزوها أسواق العالم. وبالرغم من أن قدرات الصين العسكرية أقل بكثير من القدرات الأمريكية إلا أن قدراتها النووية كافية للدفاع عنها بجانب تملكها الصواريخ العابرة للقارات ولكن النظام الحاكم فى بكين يركز على التنمية الإقتصادية ولا يفكر فى أية مغامرات عسكرية.

الصين عملاق إقتصادى

لقد أصبحت الصين عملاقاً إقتصادياً بعدما بلغ عجز الميزان التجارى الأمريكى معها فى السنة الأخيرة 90 مليار دولار تقريباً ومع زيادة قدراتها العسكرية تكون الصين قد وضعت أقدامها على طريق تحولها إلى قوة عظمى خاصة لو نجحت فى تضييق الفجوة فى التقدم التكنولوچى بينها وبين دول الغرب، كما أنه من المتوقع أن يسطع نجم الصين دولياً خلال عشرين عاماً، خاصة بعدما أصبحت فى المرتبة الثالثة بعد الولايات المتحدة الأمريكية ودول الإتحاد الأوروبى

نجاح التجربة الصينية

من أهم أسس نجاح التجربة الصينية هو إتباع من أفضل الإدارة عن الملكية، وجذب الإستثمارات الأجنبية مع إشتراط إستخدام العمالة الصينية وإنشاء مركز للأبحاث والتطوير للإرتقاء بالمنتج ومحاولة تقليل تكلفته إلى أدنى مستوى، وقد إستفادت الصين من هذه المراكز لنقل التكنولوچيا من المستثمر الأجنبى إلى الداخل، وتمكنت الصين خلال عدة سنوات من جذب كل الشركات والمصانع والمؤسسات الكبرى فى العالم، وقد نجحت الصين من خلال إستراتيچية تنمية الصادرات فى تعظيم فائض الميزان السلعى ليصل إلى حوالى 79 مليار دولار خلال عام2004 وقد أسهم ذلك فى إرتفاع رصيد الصين من إحتياطى النقد الأجنبى إلى 711 مليار دولار خلال يونيو من العام الجارى

التجارة فى السلع والخدمات

وصلت نسبة التجارة فى السلع والخدمات الخارجية والداخلية معاً إلى حجم الناتج القومى الصينى حوالى 75%، ولذا من المتوقع خلال جيل واحد أن يصل حجم السوق الصينية إلى ضعفى السوق الأمريكية، وبذا تصبح الصين أكبر منافس لنفوذ أمريكا الدولى إقتصادياً وعسكرياً مما يؤدى إلى تدهور العلاقة بين الدولتين العظيمتين من حرب باردة إلى حرب ساخنة

العلاقات العربية الصينية

إن الصين مازالت تحتفظ بالعلاقات العربية الصينية، وتمثل الساند التقليدى والتاريخى لقضايا العرب المصيرية بما يتوافق مع عمق العلاقات بينها وبين العرب وسوف تحتفل مصر والصين خلال الأشهر القادمة بذكرى مرور 50 عاماً على إقامة العلاقات الدبلوماسية بين البلدين وستكون هناك منتديات سياسية تحضرها كوكبة من السياسين والدبلوماسيين لصياغة مستقبل باهر للخارطة السياسية للبلدين فى المنطقة وترى الصين أن فرصة الإعلان عن نفسها كأحد عمالقة العالم الجديد لم تأت بعد، لأنها تفضل سياسة الإنكفاء على الداخل لبناء الصين الكبرى، وإكتفت حالياً بفتح الأسواق الصيننية التجارية أمام كل العرب وترى أن فرصة التعاون وأفاق الشراكة الإستراتيچية مع العالم العربى ستكون عبر حوارات المنتدى العربى الصينى الذى سيعقد ببكين فى الأشهر المقبلة على مستوى وزراء الخارجية، ويجب على الدول العربية العمل لتفعيل وتنشيط العلاقات العربية الصينية والبحث عن فتح أسواق عربية جديدة فى الصين لإستغلال معطيات الإستثمار الصاعدة وإستغلال التأييد والنفوذ الصينى فى الأمم المتحدة ومجلس الأمن لصالح القضايا العربية

المشروعات المتوسطة والصغيرة

تسهم المشروعات الصغيرة والمتوسط فى الصين بنسبة 40% من إجمالى الناتج المحلى الإجمالى، وتوفر هذه المشروعات 5 ملايين فرصة عمل سنوياً، وقامت الدولة الصينية بتقويم التمويل اللازم لهذه المشروعات بجانب منحها إمتيازات كثيرة لتستطيع القيام بدورها فى تحمل عبء التنمية، وتقوم هذه المشروعات على رأسمال محدد وعدد قليل من العمالة حتى تتمكن من الإنتاج بتكلفة منخفضة والبيع بأسعار منافسة جداً

إن ما حققته الصين من تنمية قياسية يرجع إلى توافر إرادة سياسية قوية لقيادة تملك رؤية تنموية واعية عصرية لأوضاع الإقليم ومتغيرات العالم بروح الفريق المنظم وإستبعاد التوجهات السياسية عن التوجهات الإقتصادية ولذا أصبحت الصين تلعب دوراً أساسياً فى تحديد الطلب العالمى على السلع وقد ساهم دخول الصين إلى ساحة الإقتصاد العالمى فى جعل عنصر العمل أكثر توافراً من عنصر رأس المال ، وقد أدى ذلك إلى إرتفاع معدل العائد على رأسمال.

وتستعد الصين فى العام الجارى لتحقيق أعلى فائض تجارى من المحتمل أن يصل إلى 900 مليار دولار بنهاية العام الجارى، مما سيجعلها أكبر دولة فى العالم لديها رصيد من العملات الأجنبية.



محطات وأخبار

هيئة ميناء بورسعيد تبدأ تنفيذ ثلاث مشروعات كبرى لخدمة الإستثمار



أعلن اللواء هشام السرساوى رئيس هيئة ميناء بورسعيد عن 3 مشاريع جديدة تنفذها الهيئة لخدمة النشاط الإستثمارى وإنعاش حركة التجارة وتضم القطار البحرى بين القاهرة وبورسعيد والخط الملاحى الجديد بين بورسعيد وطرطوس، ورصيفاً ثالثاً للحاويات وأضاف أن مشروع القطار البحرى إقترحته شركة خاصة بالتعاون مع شركة إيطالية والتنسيق مع هيئة السكك الحديدية حيث رحب وزير النقل بالمشروع مشيراً إلى إمكانية إزدواج خط السكة الحديد بين بورسعيد والإسماعيلية. أما الخط الملاحى الجديد فسوف ينشأ لسفن نقل الحاويات الصغيرة "الرورو" ونقل الركاب بين مينائى طرطوس السورى وبورسعيد بثلاث رحلات أسبوعية لتنشيط التبادل التجارى والسياحى بين مصر وسوريا وإنعاش حركة التجارة بالمدينة وزيادة معدل تبادل الحاويات والبضائع الأخرى. ويعمل المشروع الثالث على نشاط تجارة الحاويات وتداولها. أشار اللواء السرساوى إلى أن تكلفة البنية التحتية التى تحملتها الدولة فى ميناء شرق بورسعيد بلغت 1.8 مليار جنيه وسيتم إستردادها خلال 5 سنوات بدلاً من 8

ميكنة جميع الإدارات بجمارك بورسعيد

إنتهت مصلحة الجمارك ببورسعيد من ميكنة جميع الإدارات الجمركية بها بعد تطويرها وربطها بالشبكة الإلكترونية الموحدة على مستوى الجمهورية وإنهاء إجراءات المتعاملين مع الجمارك سواء فى الإستيراد أو التصدير من خلال شبكة الإنترنت لتوفير الوقت والجهد وضمان سرعة تنفيذ هذه الإجراءات وصرح عبد السلام الحسينى رئيس قطاع الجمارك ببورسعيد والمنطقة الشرقية أن النظام الجديد يساعد على إختصار الإجراءات الجمركية إلى ساعتين فقط بعد أن كانت تتم فى ثلاثة أيام.. مشيراً أن الأداء الجمركى قد شهد إرتفاعاً ملحوظاً فى حركة التعاملات من خلال زيادة 24% فى رسائل الحاويات الواردة برسم المنطقة الحرة وزيادة 25% فى رسائل الحاويات برسم الوارد كما إرتفعت معدلات إنهاء الشهادات الجمركية إلى 3462 شهادة فى الشهر

تأشيرات الدخول إلى السعودية





سعود الفيصل

أصدر الأمير سعود الفيصل وزير الخارجية السعودية تعليماته للقنصليات السعودية فى الخارج لمنح التأشيرات لرجال الأعمال والمستثمرين ومندوبى الشركات الأجانب من خارج المملكة خلال 24 ساعة ولمدة شهر واحد وثلاثة شهور كحد أقصى، ويجوز منح التأشيرات لمدة 6 شهور للأشخاص الذين تدعو حاجتهم إلى تكرار زيارتهم للشركات والمؤسسات العاملة بالمملكة.

تسهيل إجراءات الدخول لمصر

أصدرت القنصلية المصرية بالخرطوم عدة قرارات لتسهيل إجراءات حصول المواطنين السودانيين على تأشيرة الدخول إلى مصر خلال 48 ساعة وبالمجان، وبالنسبة لرجال الأعمال والمرضى فتمنح التأشيرة فى نفس اليوم.

مشروعات بترولية كبرى مشتركة



سامح فهمى

صرح المهندس سامح فهمى وزير البترول - بعد توقيعه على بروتوكول التعاون المشترك بين مصر ولبنان فى مجالات البترول والغاز - بأنه تم الإتفاق مع لبنان على التعاون لتنفيذ مشروعات كبرى مشتركة فى مجالات صناعة البترول والغاز الطبيعى تشمل تصدير الغاز المصرى إلى لبنان عن طريق خط الغاز الطبيعى، وإنشاء مشروعات وشركات مصرية لبنانية مشتركة لإصلاح وإعادة تشغيل معامل التكرير اللبنانية فى طرابلس والزهرانى، ومد شبكات الغاز داخل لبنان بالخبرة المصرية، وتكرير خامات البترول لحساب لبنان فى المعامل المصرية.

100 ألف يورو بدعم كل مؤسسة تعمل فى قطاع النقل البحرى



محمد رشيد

قرر مركز تحديث الصناعة برئاسة حلمى أبو العيش تدعيم قطاع النقل البحرى للوصول إلى العالمية فى الأداء والحصول على شهادات الأيزو التى أصبحت شرطاً أساسياً لممارسة أنشطة النقل البحرى بصفة عامة. أعلن المهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الأسكندرية أنه تم الإتفاق بحضور المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة على توقيع إتفاقية مع المركز بمساهمة 85% من تكلفة التطور والتحديث والحصول على شهادات الأيزو العالمية بحد أقصى 100 ألف يورو لكل شركة أو مؤسسة تعمل فى مجالات النقل البحرى فى شحن التفريغ وتوكيلات ملاحية وغيرها وبشرط أن يتم التحديث خلال 3 سنوات مع زيادة الإستثمارات فى حدود 300 مليون جنيه لإستيعاب عمالة فى حدود 3 آلاف عامل.

إجتماع مجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية

عصام بدوى

يعقد إتحاد الموانى البحرية العربية إجتماع مجلس الإدارة الدولى فى دمشق بسوريا المدة من 19 -22 نوفمبر 2005

نفق أسفل قناة السويس





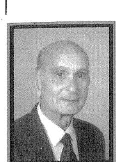
عصام شرف

صرح الدكتور عصام شرف وزير النقل بأن الوزارة تدرس مشروع إنشاء نفق قناة السويس لربط شرق بورسعيد بالدلتا والقاهرة، ويفرض جعل ميناء بورسعيد الميناء الرئيسى لحركة التجارة بين أوروبا وأفريقيا والشرق الأوسط، علاوة على أن هذا المشروع سيؤدى إلى تنمية سيناء ومنطقة شرق بورسعيد، وأشار الوزير إلى أن الحكومة تهدف إلى الإهتمام بالنقل بجميع أنواعه خاصة النقل البحرى على أساس أن صناعة النقل هى قاطرة الإقتصاد والتنمية.

عن مجلة BIMCO BULLETIN AUG 2005

قرأت لك

الحاجة إلى تدريب بحرى متوازن



عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

إن التعليم الجيد فى الكلية يمكن أن يكون أساساً نظرياً لا يقدر بثمن ولكن لا بديل عن الخبرة العملية وهذه القاعدة تنطبق على كل عمل ومهنة فى الحياة. وصناعة النقل البحرى لا تستثنى من هذه القاعدة فبالرغم من الإحصاءات المتفائلة فالأجيال المتعاقبة تلاحظ بقلق أن المستويات المهنية فى إنحدار مستمر فمن ناحية تقول الإحصاءات أن الحوادث البحرية الجسيمة يقل وقوعها وأن تسرب الزيوت من السفن فى مياه البحر يقل عاماً بعد عام والتقارير من منظمات الإنقاذ البحرى تشير إلى أن الحاجة إلى خدماتها أصبحت قليلة ومن ناحية أخرى فإن نوادى الحماية والتعويض P+I CLUBS والمحققين فى الحوادث البحرية يشيرون إلى وجود زيادة مثيرة فى عدد الحوادث البحرية التى تظهر وجود قصور فى الأهلية الأساسية لدى العاملين فى البحر وحوادث التصادم بين السفن فى حالات الرؤية الجيدة فى تزايد مستمر كما أن الحوادث التى تقع فى حالات الرؤية الضعيفة بين السفن المزودة بالأجهزة الحديثة لتفادى الإصطدام لا يقل حدوثها وحوادث جنوح السفن التى تقع نتيجة الإهمال أو الأخطاء الملاحية لا زالت كثيرة الوقوع وتتكرر الشكوى من الضباط الكبار فى السفن من ضعف أهلية الضباط الأصاغر العاملين فى سفنهم.



ولا يوجد خطأ فى تأهيل هؤلاء الضباط البحريين الذين أمضوا بنجاح الإمتحانات التحريرية والشفوية المطلوبة وحصلوا على الشهادات الورقية بعد إقتناع الممتحنين بأنهم أكفاء وأهل للقيام بأعمال الوردية بالسفن ولكن كما يقول الضباط الكبار فإن هذه الشهادات الورقية لا تعتبر ضمانات بالأهلية الحقيقية عملياً وحتى التدريب على المحاكيات SIMULNTORS فى الكليات لا تعطى المتدربين الفهم والإدراك الصحيحين لقانون منع المصادفة فى البحر، الأمر الذى لا يكتشف إلا فى الظروف الطارئة التى يفاجأ بها الربابنة.

وفى نفس الوقت، فإن إفتراض أن الأخطاء تقع دائماً من الضباط الأصاغر فإن ذلك يحتاج إلى مواجهة. فالدراسة التى قام بها المعهد البحرى NAUTICAL INSTITUTE عن مدى معرفة الضباط بقواعد منع التصادم فى البحار أظهرت الحقيقة المحيرة بأنه حتى الضباط الكبار والضباط ذوى الخبرة لم يكونوا بعيدين عن إرتكاب الأخطاء الفادحة التى أظهرت نقص معلوماتهم بالمبادئ الأساسية لقواعد منع المصادمة فى البحار.

ويقترح البعض أن المطالب الواردة فى معاهدة مستويات التدريب وشهادات التأهيل والقيام بأعمال الوردية STCW CONV غير كافية للحصول على الرضا دولياً ويصر الآخرون على أن مناهج التدريب فى المعاهد والكليات البحرية المزدحمة بالمعلومات النظرية والتى تشمل فترات طويلة من التعليم فى فصول الدراسة قبل الخروج إلى البحر وممارسة الحياة العملية قد تعطى المعلومات النظرية الملائمة ولكنها لا تعطى الخبرة العملية اللازمة فنسبة الدروس فى قاعات الدراسة إلى الخبرة فى العمل فى المشبى تصبح غير عادلة إذا زادت مدة الدراسة النظرية عن مدة الدراسة العملية.

وقال أحد الخبراء فى التدريب البحرى إن التوازن بين التدريب فى الكلية والتدريب فى البحر قد أصبح مختلاً ويحتاج إلى تعديل وأشار إلى الأسلوب الإنجليزى كمثال فبالمقارنة بين سنة 1978 و2005 فإن فترة الدراسة النظرية فى الكلية قد زادت من 9 أشهر سنة 78 إلى 16 شهراً سنة 2005 على حين أن فترة التدريب العملى فى البحر قد قلت من 27 شهراً سنة 78 إلى 12 شهراً 2005 وأضاف أنه فى بعض أساليب التدريب فى بلاد أخرى زادت فترة الدراسة النظرية بنسبة أكبر وأن التدريب العملى فى البحر لا يتم إلا بعد إستكمال الدراسة النظرية بالكامل فى الكليات والمعاهد البحرية.

وفى الماضى كان يسود أسلوب تدريب المبتدئين عملياً على مهنة العمل فى البحر بأن يقوم المتدربون بالعمل فى البحر لمدد تصل إلى أربعة سنوات قبل الإمتحان بالكلية للحصول على الدراسات النظرية اللازمة لمدة ثلاث شهور للتأهيل للحصول على أول شهادة أهلية للعمل فى البحر ولكن هذا الأسلوب لم يدم بسبب زيادة المعلومات النظرية المطلوب الحصول عليها وأيضاً بسبب الشكاوى من أن معظم أوقات فترة التدريب العملى كان المتدربون يخدمون فى السفن لقاء أجر قليل ولم يكن الوقت كافي لهم للحصول على الخبرة العملية المفيدة إذ كان ذلك يعتمد على الربان والضباط الذين كان المتدربون يخدمون معهم ومدى إهتمامهم بالمتدربين وحرصهم على تدريبهم.

والحقيقة أن هناك حاجة لوجود درجة معينة من التوازن ويوافق بعض خبراء التدريب على أن الأسلوب المثالى للتدريب هو الذى يمزج الكمية اللازمة من الخبرة العملية مع الوقت اللازم لإستيعاب المعلومات النظرية ويقترح الكثير من هؤلاء الخبراء أن المزيج الأكثر صلاحية هو أن يتم التدريب والتعليم على ظهر السفن حيث يمكن لعدد من المتدربين العمل فى السفن المختلفة الأنواع والحصول على الخبرة والمعرفة من ضباط متخصصين فى التدريب والتعليم وليس من ضباط السفينة المنشغلين بأعمالهم ومسئولياتهم فى السفينة.

إلا أن هذا الأسلوب هو الأكثر تكلفة بدون شك فالشركة المالكة للسفينة عليها دفع تكاليف توفير أماكن إعاشة إضافية للمتدربين وكذا مصاريف إضافة للضباط المدربين ورغم هذا فإن عدداً من الشركات الملاحية الرئيسية أصبحت تطبق هذا الأسلوب فى سفنها فمن مميزات هذا الأسلوب القدرة على تدريس النظريات على خلفية عملية فى جو تربوى وخاصة فى الرحلات الأولى للمتدربين عندما يستقروا فى سفينة فى البحر والتى تعتبر بيئة غريبة وغير مألوفة لهم، كذلك يمكن التأكد من أن الطلبة قادرون على الجمع بين المعلومات النظرية والخبرة العملية فى نفس الوقت مع الإدراك بأن ما ينقصهم من معلومات نظرية ستعوضها الدراسة النظرية فى الكليات والمعاهد البحرية عند عودتهم إليها من البحر.

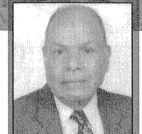
إن الحاجة إلى ضباط مناوبة مؤهلين يعتمد عليهم مطلب واضح فالمعلومات النظرية التى تقدمها الكليات البحرية لازمة بكل تأكيد وكذلك المزيد من التدريب العملى حتى يكون الضباط المناوبون لديهم الأساسيات اللازمة لجعلهم ضباطاً فى سفن تعمل بسلامة والوقت الذى يمضيه المتدربون فى البحر له فوائد جمة وهامة لتعليمهم الكثير من المعلومات والخبرة فالعمل فى مبانى متحركة ومهتزة يعتبر شيئاً غريباً وخبرة مثيرة للعاملين الذين يأتون من البحر أو القادمين للتو من الكليات الموجودة فى البر ويجب أن يتعلموا العمل كفريق وعلى تحمل المسئوليات والإهتمام المطلق بالسلامة ومنع تلويث البحار وعلى المبادئ الأساسية للفن البحرى الحقيقى وأن السفينة هى أهم شئ وعلى التعود على الحياة فى مبانى مصنوعة من الحديد تحيط بها المخاطر من كل جانب.

***

الإستثمار الأجنبى وأثره فى إقتصاديات الدولة

الجزء الأول

بقلم محاسب/ سعيد رجب شرف



لتوضيح معنى الإستثمار الأجنبى نقول إنه رأس المال سواء كان نقداً أو عيناً أو تقديم الخبرة والمعرفة والعمل والتكنولوجيا من مستثمر أجنبى لإستثماره داخل الدولة ويهمنا هنا أن نتعرض لبعض المفاهيم الأساسية التى تتعلق بالإستثمار الأجنبى المباشر وذلك من خلال البنود الأتية:

1- مفهوم الإستثمار الأجنبى المباشر.

2- مزايا الإستثمار الأجنبى المباشر والإنتقادات التى توجه إليه

3- الشركات المتعددة الجنسية وعلاقتها بالإستثمار الأجنبى المباشر

4- أشكال الإستثمار الأجنبى المباشر

ونشرح فيما يلى هذه المفاهيم :

1 - مفهوم الإستثمار الأجنبى المباشر:

والمقصود بالإستثمار الأجنبى المباشر هو إنتقال رؤوس الأموال للإستثمار فى الخارج بشكل مباشر للعمل فى صورة وحدات صناعية أو تمويلية أو إنشائية أو زراعية أو خدمية ويمثل صافى الربح المحرك الرئيسى لهذه الإستثمارات الأجنبية المباشرة.

ويعرف كل من صندوق النقد الدولى ومنظمة التعاون الإقتصادى والتنمية الإستثمارات الأجنبية المباشرة على أنها الإستثمارات فى مشروعات داخل دولة ما ويسيطر عليها المقيمون فى دولة أخرى ويمكن تعريف الإستثمار الأجنبى المباشر بأنه الإستثمار الذى يؤدى إلى علاقة طويلة الأمد ويعكس منفعة وسيطرة دائمتين للمستثمر الأجنبى على فرع أجنبى قائم فى دولة مضيفة

2 - مزايا الإستثمار الأجنبى المباشر والإنتقادات الموجهة إليه:

تهدف جهود البلاد النامية المشجعة لتدفق الإستثمار الأجنبى المباشر إلى الإستفادة مما تملكه الشركات الأجنبية من تكنولوجيا ومعرفة فنية وإدارية إذ أن بعض البلدان النامية قد تتوفر فيها الأموال اللازمة لإقامة المشروعات إلا أن عدم توافر التكنولوجيا الحديثة يحول دون تنفيذ المشروعات ويمكن تلخيص أهم مزايا الإستثمار الأجنبى المباشر أنه يؤدى إلى تدريب العمالة المحلية التى تتاح لها فرصة العمل بفروع الشركات الأجنبية وإكسابها المهارات التكنولوجية الحديثة بإستخدام أحدث أساليب العمل والتدريب ويقوم العاملون بهذه الفروع بنقل وإستخدام مهاراتهم ومعرفتهم العلمية والفنية والإدارية إلى الشركات الوطنية عندما يلتحقون بالعمل بها، إلا أن الإنتقاد الذى يوجه إليها فى هذا الصدد أنه فى بعض الحالات لا يؤدى الإستثمار الأجنبى المباشر إلى دور ملحوظ فى مجال إكساب العمالة الوطنية المهارات التكنولوجية الحديثة بسبب ضآلة فرص العمل التى تتيحها تلك الإستثمارات لإستخدامها أساليب تكنولوجية تحتاج إلى رأسمال كبير .

كما أن إقامة علاقات علمية بين فروع الشركات الأجنبية وبين المراكز المحلية للبحث العلمى والتطوير يؤدى إلى إكتساب تلك المراكز لأحدث ما توصلت إليه الشركات العالمية من تكنولوجيا وأساليب بحثية ولكن يلاحظ أن فروع الشركات العالمية لا تقوم بدعم أنشطة البحث والتطوير إذا تمت بشكل لا مركزى علاوة على ندرة الكفاءات والمهارات المتخصصة فى البلاد النامية وأن قيام الفروع بهذه الأنشطة سيؤدى إلى تشتت المعامل والمختبرات البحثية وبالتالى إرتفاع تكلفة الأنشطة

3 - الشركات متعددة الجنسية

وعندما تقوم فروع الشركات متعددة الجنسية بتوفير إحتياجات الشركات الوطنية من الآلات والمعدات والمساعدات الفنية بشروط ميسرة فى السوق المحلى فإنها تتيح للشركات الوطنية فرصة إنتاج بمواصفات عالمية وبالتالى تستطيع تصدير منتجاتها إلى الأسواق الخارجية

4 - أشكال الإستثمار الأجنبى المباشر

ويلاحظ أنه عند قيام المنافسة بين فروع الشركات متعددة الجنسية والشركات الوطنية يدفع الأخيرة نحو محاولة الوصول إلى أحدث النظم الفنية والإدارية وتطويعها وتطويرها وتزداد قدرة الشركات الوطنية على إكتساب النظم الحديثة مع تطوير قدرتها الفنية والتكنولوجية والبشرية إلا أنه من الناحية الأخرى قد تعمل الشركات الأجنبية على الإستيلاء على الشركات الوطنية التى تشكل لها منافسة فى السوق المحلى

ونود هنا أن نوضح أن هناك بعض الأنواع الأخرى من الإستثمارات نوضحها فيما يلى :

1. الإستثمار المشترك

وهو الإستثمار المشترك فى أحد مشروعات الأعمال التى يملكه أو يشارك فيه طرفان أو أكثر من دولتين مختلفتين بصفة دائمة والمشاركة هنا لا تقتصر على الحصة فى رأس المال للمشروع بل تتعداه أيضاً إلى الإدارة والخبرة وبراءات الإختراع والعلامات التجارية وينطوى هذا النوع من الإستثمار على الجوانب الآتية:

1. الإتفاق طويل الأجل بين طرفين إستثماريين إحدهما وطنى والآخر أجنبى لممارسة نشاط إنتاجى داخل دولة الطرف المضيف

2 . إن الطرف الوطنى قد يكون شخصية معنوية تابعة للقطاع العام أو الخاص

3 . إن قيام أحد المستثمرين الأجانب بشراء حصة من شركات وطنية قائمة قد يؤدى إلى تحويل هذه الشركات إلى شركات إستثمار مشترك

4 . ليس بالضرورة أن يقدم الطرف الأجنبى أو الوطنى حصة فى رأس المال بمعنى أن المشاركة فى مشروع الإستثمار قد تكون من خلال تقديم الخبرة أو المعرفة أو العمل أو التكنولوجيا كما يمكن أن تأخذ المشاركة شكل تقديم المعلومات أو المعرفة التسويقية أو تقديم السوق

5 . أن يكون لكل طرف من أطراف الإستثمار الحق فى المشاركة فى إدارة المشروع وبالنسبة للدول النامية يعتبر الإستثمار المشترك من أكبر أنواع أو أشكال الإستثمار الأجنبى المباشر قبولا ويرجع ذلك لأسباب سياسية وإجتماعية أهمها تحقيق درجة تحكم الطرف الأجنبى فى الإقتصاد الوطنى بالإضافة إلى ذلك مساعدة هذا النوع من الإستثمار فى تنمية الملكية الوطنية وخلق طبقات جديدة من رجال الأعمال الوطنيين.

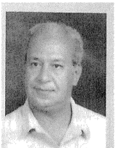
وبصفة عامة يساهم الإستثمار المشترك إذا أحسن تنظيمه وتوجيهه وإدارته فى زيادة تدفق رؤوس الأموال الأجنبية والتنمية التكنولوجية وخلق فرص جديدة للعمل وتحسين ميزان المدفوعات وتنمية قدرات الكوادر الوطنية وخلق علاقات تكامل إقتصادية مع النشاطات الإقتصادية والخدمية بالدول المضيفة.

2 . الإستثمارات المملوكة بالكامل للمستثمر الأجنبى:

تعتبر الإستثمارات التى يملكها المستثمر الأجنبى بالكامل من أكثر أنواع الإستثمارات الأجنبية تفضيلاً لدى الشركات متعددة الجنسية وتتمثل فى قيام هذه الشركات بإنشاء فروع للإنتاج أو التسويق أو غيرها من أنواع النشاط الإنتاجى والخدمى بالدولة المضيفة ولهذا النوع مزاياه التى تتمثل فى أن زيادة تدفقات رأس المال الأجنبى تودى إلى كبر حجم المشروع للمساهمة الجيدة فى إشباع حاجة السوق المحلى وإيجاد فائض للتصدير مما يترتب عليه تحسن فى ميزان المدفوعات والمساهمة فى التحديث التكنولوجى على نطاق كبير وفعال وخلق فرص للعمالة المباشرة والغير مباشرة أما عيوب هذا النوع فتتمثل فى خشية الدول المضيفة من أخطار الإحتكار والتنمية الإقتصادية وما يترتب على ذلك من آثار سياسية سلبية فى حالة تعارض المصالح بينها وبين الشركات المعنية.

❀❀❀

بقلم/ سمير معوض المستشار الإقتصادى للمنطقة الحرة سابقاً



ومع أن الإقتصاد المصرى منذ مطالع القرن العشرين كان حافلاً فى الواقع بديناميات جمة تحتاج إلى تنشيطها وزيادة وتائر نزع المثبطات التى تحد من عوامل إبقائها بهذ مستوى لا يتيح لها التفاعل والتجاوب غير المعيق مع بيئة عالمية تولدت فى هياكلها وبناها الإقتصادية العديد من الثورات التطويرية، ومن الأمور المحيرة على نحو مدهش أن كل عملية تغيير كانت تبدأ لأسباب أكثرها يحيط به الغموض وأقلها مفهوم كلته يحيط به الإلتباس تحمل فى ثناياها نقاط ضعف وعناصر قصور من أبرزها بطء التغير وقلة الإهتمام بتفعيل قواه الدافعة والإعتماد فى مناهج هذا التغير على حوافز ذاتية تفتقر إلى الإيمان بضرورته وأهميته وأصداء بواعث خارجية تحاكى الفعل المنعكس (Reflex action) اللاإرادى.

الإقتصاد المصرى فى موازين الأهميات العالمية

الحلقة الثانية

هذا الأمر كان مرده فى النصف الأول من القرن العشرين إلى أن النسبة الكبرى من الأصول المادية الإنتاجية التى فى حوزة الطاقات الإنتاجية الصناعية والخدمية كانت مملوكة للرأسماليين الأوربيين وبإعتبار أنها عوامل إنتاج تدخل نواتجها فى حسابات الناتج المحلى الإجمالى (GDP) بحسبان أنها إستثمارات أجنبية مباشرة إلا أن أرباحها ومدخراتها كانت تضخ إلى الخارج حارمة الإقتصاد الوطنى من نسبة غير قليلة من القيم المضافة عاكسة تأثيراً سلبياً على ميزان المدفوعات، لقد بذلت فى عقد الستينيات من القرن العشرين إبان المد الإشتراكى جهوداً كثيفة لنشدان حلول أكثر تجاوباً ومردودية إيجابية لمشكلات مصر التنموية وقد حققت نتائج مبشرة إلا أنها أعتورتها بفض المثالب يذكر منها الإتجاه المتسارع الخطى صوب التصنيع دون تحديد واضح لأجندة الأولويات كما أن ذلك تم على حساب خطط تطوير الإقتصاد الزراعى وبرامج تطوير وتحديث قطاعات الخدمات لاسيما الموجهة للصادرات مثل خدمات النقل البحرى وأنشطة خدمات الموانئ وخدمات القطاعات المصرفية والتأمينية. والحاصل أن القصور قد إعترى علاقات التوازن والتكافل ما بين هذه القطاعات كما أثر عكساً على صلات التكامل فى الأدوار والوظائف.

المرصود على المستويين المعرفى والتطبيقى أنه فى غضون النصف الأول من القرن العشرين إستمرت صناعة وتكوين طبقات وشرائح من المنظمين (Entrepreneurs) ورجال الأعمال أفرخت بالتالى من حولها بيئة نشطة للتنظيم الليبرالى للأعمال ومناخاً فعلياً جم النشاط لإنتاج مستويات من الملاكات (الكوادر) والخبرات الإدارية قامت بدور العلاج الكابح لإستشراء البيروقراطية. وعلى العكس من ذلك حفل الأمر بتعقيدات إدارية وعراقيل بيروقراطية حين حلت الدولة محل جماعات رجال الأعمال والمخططين والمدراء الذين قامت على كواهلهم التكوينات الأولى للإقتصاد الليبرالى فى صورته الخام التى عيقت عن الإستمرار والتدرج التطورى. ففى الربعين الثانى والثالث من القرن التاسع عشر تأوجت التنمية فى مصر حيث تجاوز الناتج المحلى الإجمالى مثيله فى مجموعة من الدول الأوربية ناهيك عن كثرة من الأقطار فى آسيا وأمريكا اللاتينية وأفريقيا. وذلك ما رشح مصر لأن تجارى كثيراً من الدول فى مضمار سباق كان حرياً أن يفضى بها إلى مصاف الأمم التى وقفت على خطوط الإنطلاق شطر العولمة فى تجسدها الإقتصادى. لا سيما أن شركة قناة السويس العالمية المتعددة الجنسيات كانت من أبرز الإرهاصات طراً للنضج الأكثر تبكيراً على أن الإقتصاد المصرى تميز بالحداثة وتأهل للإندماج فى التحولات الدولية

كان التحول الإشتراكى فى ظل صراعات عالمية حامية الوطيس بالنسبة لمصر كبيراً وطموحاً فى إستراتيجيته وخططه تواقاً إلى إختزال المراحل دون الإلتفات بإمعان إلى أعباء وتكاليف القفز من فوق الحواجز لكنه على النقيض من ذلك كان دون هذا المستوى فى برامجه وسياساته وخياراته الفنية والإدارية فقد كان الطابع الأيدولوجية والسياسى طاغياً ومسيطراً إلى حد الإخلال بالأهميات والألويات الإقتصادية وإعتبارات التماهى والتجاوب مع الأسواق العالمية وتعريض النتائج والإنجازات لعبث بيروقراطى أجهض وضاعة الرؤى والأهداف الحقيقة للتنمية المخططة كانت أحادية الفلسفة الإقتصادية فى تلك المرحلة معبأة ببراءة التخطيط وطهارة المقصد لكنها من حيث لا تدرى قضت على قوى حيوية كان لها دورها الخلاق فى تنشيط وتحسين الأداء فى مجالات الإقتصاد مجمل القول أن تقليص المساحة التى كان القطاع الخاص بشقيه الوطنى والأجنبى أصاب التجربة فى صميم مولدات القوى فيها وحرمها من عناصر المبادرة والإبتكار لأن البعد الغالب فى الثقافة الإدارية كان سياسياً محضاً ومع ذلك فقد إنطوت هذه الفترة الوجيزة من الزمن على مؤشرات إيجابية لكنه من الواضح أنها كانت هدفاً سائغاً لوابل من الإنتقادات الموجهة لها من الداخل والخارج لأسباب منطقية ودوافع لم تكن سليمة المقاصد لكنها كشفت النقاب عن مدى ما تمتلكه مصر من إمكانات كثيرة ومتنوعة وقدرات متجددة تحتاج دائماً إرادة التفعيل وإرادة التغيير فى إطار حشد منسق لمختلف الثروات والموارد والطاقات

ومع إختلاف المراحل وتباين التوجهات ثبت أنه على مدى قرنين من الزمن ثبت أن سجلات التنمية فى مصر كان ينقصها إدراك حقيقة جوهرية وهى أن طائر التنمية ليس بوسعه أن يحلق فى مدارات التقدم بجناح واحد فالحتمية الجغرافية التى تؤاصر ما بين وادى النيل فى الجنوب ودلتاه فى الشمال تؤكد التواصل العضوى المتلاحم ما بينهما على نحو لا يقبل المشروعات التنموية بصورة جزئية فالجغرافيا الإقتصادية المصرية منذ عهد محمد على وحتى نهاية ثمانينيات القرن العشرين لبثت مثل بطة عرجاء تسير بقدم واحدة فجل إن لم يكن كل الإهتمام والتركيز بقيا منصبين على النصف الشمالى من مصر مع الإهمال الذريع للنصف الجنوبى منها برغم عوامل الإختلال المتزايد ما بين محدودية المقومات والموارد الزراعية والحيوانية والتكاثر البشرى بمعدلات كبيرة.

هذا الشطر الجنوبى ظل مثل خزان طارد للبشر الذين ضاقت بهم سبل العيش وفرص الحياة ومستودع لا يتوقف عن الإمتلاء يغرق الشمال المكتظ بطبيعة ظروفه وأوضاعه الديموجرافية بفيوض تلو فيوض من الأيدى العاملة غير الماهرة الرخيصة ويبلغ حرمان هذا القطاع الجغرافى من الإستثمارات والبنيه التحتية والإنتاجية ومن التكوينات الفنية والإدارية وطوائف المنظمين ورجال الأعمال حدا يقترب من الهدر الجسيم للطاقات المتاحة والتبديد الفاحش للموارد الطبيعية والبشرية الأمر الذى حرم مصر من قواعد إنتاجية وتصديرية هامة.

الإستشهادات التاريخية التى نلجأ إليها هنا القصد منها إضاءة زوايا من المفيد أن تشكل مدخلات معرفية مرشدة فقد سبق محمد على بعبقرية رؤيته الإستراتيجية أقطار شرق آسيا قاطبة فى توجيه إستثمارات كثيفة لتحسين أوضاع ومستويات رءوس الأموال البشرية المصرية لتحمل على أكتافها مهام صناعة التطوير غير أن هذا المد فيما تلا ذلك تعرض للإنحسار

***

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح

ذكرنا فى العدد السابق تطور الواردات المصرية وتطور التجارة الخارجية لمصر والميزان التجارى وميزان الخدمات ودور النقل فى تنمية الصادرات وفى هذا العدد سوف نتطرق لإجراءات تشجيع الصادرات والخطوط الملاحية والنقل الجوى وترشيد الواردات

النقل وتنمية الصادرات

الجزء الثانى

ثالثاً : إجراءات تشجيع الصادرات

إجراءات خاصة بالموانى:

1. عدم زيادة تعريفات الخدمات والتداول بالموانى المصرية حفاظاً على موقع المنافسة مقارنة بالموانى المحيطة.

2. عرض أية مقترحات للشركات العاملة بالموانى المصرية بشأن تعديل التعريفة على مجالس إدارات هيئات الموانى لبحثها قبل إعتمادها من وزير النقل والمواصلات.

3. تم إصدار نموذج موحد لفاتورة التوكيلات الملاحية محدداً به تكلفة كل بند حسب مسمياته بالتعريفة المقررة كما تقرر فصل الرسوم والتعريفات لصالح الجهات الحكومية الأخرى بفاتورة مستقلة.

4. إلتزام جميع الشركات العاملة بالموانى بتنفيذ القواعد المنظمة لتحميل ملاك السفن بقيمة مصاريف إعادة شحن الحاويات القارغة كقاعدة عامة.

5. إيقاف الزيادات التى قررتها شركات الحاويات بمضاعفة مقابل الخدمات المؤداة الموضحة بالشروط العامة.

إجراءات خاصة بالتخفيضات

كما تم منح كثير من التخفيضات والتيسيرات لتشجيع الصادرات:

1. تخفيض 20% من أسعار النوالين للصادرات المشحونة على سفن الشركة المصرية للملاحة البحرية

2. تخفيض50% من أسعارالشحن للحاويات الصادرة المملؤة بمحطات الحاويات

3- نقل الحاويات الصادرة مجاناً من ساحة المحطات إلى الساحات المحددة لتعبئة الحاويات وبالعكس

4- زيادة نسبة التخفيض الممنوحة للبضائع العامة الصادرة إلى 30% فى جميع الموانى المصرية

5- تخفيض من 20% إلى 50% من رسوم الإرشاد والموانى والمنائر والرسو والمكوث لسفن الحاويات والعبارات الناقلة لحاويات الترانزيت حسب أعداد الحاويات

6- تخفيض 75% من رسوم الإرشاد والموانى والمنائر والرسو والمكوث للسفن التى تنقل حاويات الترانزيت بين الموانى المصرية

7- بالنسبة للتعاقدات مع الخطوط الملاحية المصرية والأجنبية تمنح حاويات الترانزيت تخفيض خلال العام كالأتى:

5% من 20 ألف إلى 30 ألف حاوية

10% أكثر 30 ألف حاوية

8- إعفاء جميع أنوا ع البضائع العامة الصادرة من رسوم التعريفة التخزينية بكافة الموانى المصرية

9- تخفيض مقابل العمليات التالية بواقع 50% من الفئات المقررة بالتعريفة:

أ- أتعاب الوساطة

ب- كتبة الحصر والخفراء

وذلك بالنسبة لبضائع الصادر

10- تخفيض فئة التعريفة الخاصة بإمداد الحاويات الصادرة المبردة بالتيار الكهربائى بنسبة 50%

11- إلغاء الرسوم الواردة بالقرار رقم 89/97 الصادر من هيئة ميناء الإسكندرية بتحصيل مبلغ خمسة جنيهات عن كل طن من البضائع المبردة المجمدة التى لا يتم تخزينها بالثلاجة التابعة لشركات المستودعات داخل الميناء وتعامل بفئة الرسوم المقررة للبضائع تسليم تحت الشكة

12- تم تخفيض الرسوم الواردة بالقرار الوزارى رقم 31 لسنة 1993 بشأن إستخدام المعدات والمنشآت الثابتة والعائمة لهيئات الموانى المصرية للصادرات بواقع 25%

ولقد تم العمل بالتخفيضات السابقة فور صدورها حيث كانت الوزارة تتابع التنفيذ

رابعا: الخطوط الملاحية

لقد أعلنت الشركات الآتية عن تشغيل خطوط ملاحية على الوجة التالى:

* إعلان الشركة المصرية للملاحة البحرية عن تشغيل خط ملاحى من السويس والإسكندرية إلى دول شرق أفريقيا وكذلك إلى موانى البحر المتوسط وشمال أفريقيا
* شركة الخدمات البحرية والهندسية الممثلة للخط الملاحى MSC أعلنت عن قيامها برحلات أسبوعية منتظمة من ميناء الإسكندرية إلى كل من موانى شرق وغرب وشمال وجنوب أفريقيا
* شركة البحر الأحمر الملاحة للعمل من موانى السويس والبحر الأحمر إلى چيبوتى وعدن والمكلا وموانى الصومال
* الشركة الدولية للنقل المشترك أعلنت عن تشغيل خط منتظم من السويس إلى موانى شرق أفريقيا
* تم السماح للقطاع الخاص بمزاولة كافة أنشطة الخدمات البحرية بالموانى حيث تم فتح باب المنافسة مع شركات قطاع الأعمال العام وإزالة الإحتكار لرفع الكفاءة وتخفيض التكاليف.
* كان يجرى تأسيس شركة للنقل البحرى لدول شرق وجنوب أفريقيا حيث تم تشكيل مجموعة عمل مكلفة بالتفاوض مع بنك الإستثمار القومى لهذا الغرض كما يجرى مع بنك التنمية الأفريقى لتأسيس شركات ملاحة فى أفريقيا لتسيير خطوط ملاحية تربط دول القارة

هذا فضلاً عن أن الشركة المصرية للملاحة البحرية كانت مستعدة للمشاركة في تأسيس أى من شركات النقل البحرى المطلوبة بحصة عينية عبارة عن سفينتين أو أكثر ومجهزة بأطقم تشغيلها

* توفير تمويل فى حدود 10 ملايين جنيه لتحمل 50% من نفقات وتكاليف الشحن البحرى إلى دول أفريقيا وشرق آسيا ودول روسيا الإتحادية بالنسبة للصادرات من السلع الزراعية والمنتجات النسيجية والحديدية والكيماويات والسلع الهندسية

خامسا: النقل الجوى:

ومما يجدر ذكره أن الأستاذ أحمد جويلى وزير التجارة والتموين قد أصدر القرار رقم 345 بتاريخ 1996/9/5بتشكيل لجنة النقل برئاسة الدكتور أحمد عيسوى صالح معه هذه الدراسة وحل المعوقات الخاصة بالنقل والتى تعوق زيادة الصادرات وكان للجنة نشاط بارز فيما يخص النقل الجوى الذى يعتبر من وسائل النقل السريعة خاصة لأنوا ع معينة من البضائع وتم إتخاذ ما يلى من إجراءات للتيسير على نقل الصادرات المصرية جويا:

* إلغاء الجعل المفروض على الطيران العارض والذى كان يحد من إستخدام هذه الطائرات فى نقل الصادرات الزراعية
* إلغاء رسم جهاز الأمن الذى تحصله مصر للطيران على رسائل الصادر
* إعطاء الحق للأفراد والشركات بإنشاء شركات طيران سواء بالتملك أو الإيجار أو بنظام التأجير التمويلى وذلك وفقا للقواعد التى وضعتها وزارة النقل
* زيادة المطارات المسموح بإستخدامها فى التصدير حيث تم تجهيز مطارات أسوان وأسيوط وبرج العرب وتطوير مطار شرق العوينات
* السماح لشركات القطاع الخاص بمزاولة أعمال الخدمات الأرضية للبضائع لتوسيع قاعدة المنافسة حيث صدر قرار معالى وزير النقل والمواصلات فى شأن السماح لشركات الطيران المصرية بتقديم خدماتها لطائراتها فى المطارات المصرية

إن الهيئة العامة للطيران المدنى لا تألوا جهداً فى التيسير على المصدرين وإعطائهم كافة المساعدات والتخفيضات التى يطلبونها على أنها أوامر حكومية حتى لا تكون هناك مخالفة كما تستجيب شركة مصر للطيران للتخفيضات التى تطلب منها تشجيعاً للصادرات لكافة الدول

ومن المطلوب أن تقوم شركة مصر للطيران بدراسة أسعار نوالين النقل المعمول بها فى مصر حتى تتمشى مع النوالين المعمول بها بالدول الأخرى وإلى أن يتم ذلك فإن الأمر يتطلب أن تقوم شركة مصر للطيران بتخفيض النوالين إلى الدول الأفريقية بنفس نسبة التخفيض التى تمت لكينيا حيث تم التخفيض من 78سنت / كيلو جرام إلى 65 سنت/ كيلو جرام

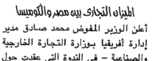
والنظر فى أمر تخفيض تكلفة الشحن على طائرات مصر للطيران بنسبة 50% للصادرات من الخضر والفواكه الطازجة والمجمدة والزهور والمفروشات والملابس والوبريات لكافة دول العالم بالإضافة إلى كافة المشحونات للدول الأفريقية ودول روسيا الإتحادية ويقدر ما سوف تتحمله الدولة فى هذا الشأن بما يتراوح بين 65 -85 مليون جنيه

سادسا: ترشيد الواردات

* عدم اللجوء للإستيراد إلا فى أضيق الحدود والمستلزمات الغير متوافرة محلياً مع إختيار أنسب الأسعار من واقع قواعد البيانات الحديثة
* تشديد الرقابة على السلع المستوردة ومنع دخول الواردات المخالفة للمواصفات الفنية والصحية وقواعد السلامة والأمن والبيئة
* العمل على رفع المنتجات المصرية بزيادة الإنتاج وتقليل التكلفة والإرتقاء بالجودة لإمكان منافسة المثيل المستورد من حيث السعر والجودة
* ضرورة التعاون بين الشركات المنتجة ومراكز البحوث والجامعات لتطبيق البحوث التى يثبت جدواها الإقتصادية سواء لتطوير المنتج المحلى أو إستنباط منتجات جديدة تتلاءم ونمط المستهلك
* إعادة النظر فى الرسوم والضرائب المفروضة على المنتج المحلى ومستلزمات الإنتاج لإمكان تخفيض التكلفة عن المثيل المستورد
* التأكيد على قيام الجهات الحكومية بإستيفاء إحتياجاتها السلعية من الإنتاج المحلى وعدم الإستيراد المباشر أو غير المباشر سواء عن طريق مستورد أو بضاعة حاضرة إلا فى حالة عدم توافر إنتاج محلى مثيل
* الإهتداء بتجربة وزارة الدفاع فى سداد جزء من قيمة تعاقداتها بالجنيه المصرى يوضع فى حساب لسداد قيمة صادرات مصرية وذلك بالنسبة لكافة تعاقدات الجهات الحكومية والهيئات العامة سواء الخاصة بالتعاقدات السلعية أو المشروعات المتكاملة
* إعادة النظر فى المشروعات التخزينية فى المناطق الحرة والتى كان الهدف من إنشائها إستغلال الموقع الجغرافى المتميز لتكوين محطة للتجارة العابرة تنطلق منها للأسواق الخارجية إلا أنها تحولت إلى وظيفة تخزينية للسوق المحلى وهو ما يتطلب عدم الموافقة على أى تراخيص جديدة لمشروعات تخزينية تقل صادراتها عن 50% منها للأسواق الخارجية، على أن يراعى عند الموافقة على مشروعات تخزينية مستقبلاً إشتراط ذلك فى الموافقة الصادرة

***





الميزان التجارى بين مصر والكوميسا

أعلن الوزير المفوض محمد صادق مدير إدارة أفريقيا بوزارة التجارة الخارجية والصناعية – فى الندوة التى عقدت حول التجارة والإستثمار بين دول الكوميسا – بأنه لأول مرة تحقق فائض فى الميزان التجارى بين مصر ودول الكوميسا بلغ 134 مليون دولار، وذلك وفقاً لتقديرات عام 2004، حيث وصل حجم الصادرات المصرية إلى 372 مليون دولار، والواردات 238 مليون دولار.

حماية البيئة البحرية

وقعت مصر مع 6 دول عربية فى مدينة جدة السعودية بروتوكولا لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البحرية فى البحر الأحمر وخليج عدن، وذلك تنفيذاً لخطة الهيئة العامة للبحر الأحمر فى إستكمال التشريعات الإقليمية لحماية البيئة البحرية، ويعتبر هذا البروتوكول دفعة إلى الأمام لأنه يأتى متزامناً مع زيادة الضغوط البيئية التى تسببها الأنشطة البشرية فى المنطقة الساحلية للإقليم، والتدهور الملحوظ فى تدمير مكونات البيئة البحرية.

تعليمات خاصة بالعمالة الوافدة

أصدرت وزارة القوى العاملة والهجرة الأردنية تعليمات جديدة خاصة بإستقدام العمالة الوافدة إلى الأردن تشمل تقديم صاحب العمل كفالة بنكية بقيمة تعادل أجر شهرين من أجر العامل المقرر إستقدامه وذلك لضمان حقوق العامل، وقيمة تذكرة سفر لإعادة العامل إلى بلده الأصلى، وشددت التعليمات الجديدة على عدم السماح بإنتقال العامل من صاحب عمل إلى آخر إلا بعد حصوله على إخلاء طرف من صاحب العمل الذى يعمل لديه.

ربط الإدارات الجمركية إلكترونياً

صرح جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأن اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك المصرى الجديد تعالج كافة تراكمات المشاكل والسلبيات التى خلفتها القوانين منذ عام 1963، وأنه سيتم فى بداية العام المقبل المطبقة ربط جميع الإدارات الجمركية على مستوى الجمهورية بشبكة ألكترونية موجهة، وذلك بعد التطبيق الإلكترونى فى موانى الإسكندرية والسويس وبورسعيد والعين السخنة والقاهرة ودمياط الذى أدى إلى إختصار الإجراءات الجمركية فى تلك الموانى بشهادة البنك الدولى من 17 يوماً إلى ساعتين فقط .


جلال أبو الفتوح

شارع الكلام

بقلم الأستاذة/ نادية البدرى

راوحت مكانى ..... لا أدرى ما بى .... أملل هو .... أقلق ؟! كيف الملل؟ وما إعتدت أن أترك نفسى للحظات فراغ .. فهى أكثر ما يزعجنى .. فالكتاب رفيقى والقراءة مذهبى ... إذا هو القلق ... أهو حقاً ؟؟ ولم ؟؟ فيما القلق ؟ لعلها تلك الكلمات التى سمعتها من حفيدى .. أهى حقا ؟ ... أكيد هى .. سمعت من قبل مثيلاتها أوما يدور حول معانيها يتردد على لسان عديد من صغار الشباب أو الفتية فيما بين الخامسة والتاسعة عشر ... فشباب هذا الجيل مشغول بالماضي والحاضر والمستقبل ... رافض القديم ... متمردُ على الحاضر .... مطالبُ بمفاتيح المستقبل. كنا نتحدث عن حفاظ الشباب على ثقافته وهويته. قلت إن شباب هذا الجيل أكثر حظاً بالوسائل التى تتيح لهم أن يعرفوا أكثر ... ويكتسبوا مهارات أكبر؛ أجابنى دنياكم المثالية هذه يا جدتى لا وجود لها أصبحت أحلاماً، بعبارة أكثر دقة، أوهاما ... أجبته ما عليك هو إختيار هويتك وثقافتك وتطلعاتك بعناية .. من أنت؟

وماذا تريد؟.... يا بنى إذا فقدنا هويتنا فقدنا جهاز المناعة الى يحمينا، ولا بد من تلاقى الإرث القديم بالواقع الحديث لنصنع إطاراً لتقدم بلادنا ... وإلا نكون كمن قال فيهم الشاعر: نعيب زماننا والعيب فينا .. وما لزماننا من عيب سوانا. رأيته ... شعرت به يزداد إنفعالاً وإنفجر فى ثورة هادئة، من نحن أبناء هذا الجيل؟.... ماذا نريد؟.... كيف نحققه ؟؟لا شئ ينبع من ذاتنا ...أصبحت الذات شئ منطمس ...أذهلتنى الكلمات ودقة التعبير نظرت إليه بإكبار؟رغم شفقتى عليه، متسائلة ما هذه البلاغة يا بنى؟..قال قرأتها فى مكان ما، ومن فرط شعورى بصدقها إستقرت فى أعماقي.. قلت الدنيا بخير يا بنى ... وكما قيل "إذا كنا نشترى المستقبل بحاضرنا فإنها عملية مربحة بكل معانى الكلمة، وخليق بنا أن نقبل على الإستثمار فيها بكل ما نملك من موارد طبيعية وبشرية، فهى تجارة لن تبور، علينا يا بنى أن نثق فى أنفسنا .... فى بلدنا....فى قدراتنا....علينا التحرك بميزان دقيق وبثقة وبإستمرار....على الجميع أن يخدم المجتمع، ولا يتخندق داخل نفسه....أنظر لمن هم حولك.... شمر عن ساعديك، وواجه الحياة. قيمنا يا بنى مزروعة فى نفوسنا، لها صوت يداعب مشاعرنا جميعاً ليحقق التواصل...يُيسر الحوار بيننا...ليتصاعد..ويتصاعد...ويستمر..ليهدأ متمخضاً عن أفكار قابلة للتطبيق بأقل أخطاء ممكنة...المخاض صعب يا بنى ولكنه ينتهى بحياة جديدة...أفزعنى رده....يا جدتى عن أى حوار تتكلمين معظم أبناء جيلنا إما وكأنهم يدارون بالريموت كنترول، أو متمردون رافضون لكل شئ ، ومن يحاول منا الحوار،إما أن يُرفض الحوار معه، أو يبدأ بإيجابية تصل إلى التردد فى منتصفه لتنتهى إلى التخاذل..نحن جيل ضائع سياسياً وإجتماعياً ونفسياً...تقولون أن ما نعانيه نقص فى إنتمائنا لوطننا....وطننا نحبه ربما أكثر منكم، ولكننا صرنا نخشى التعبير عن هذا الشعور.... لم نفقد الإنتماء.... لكننا فقدنا الأمن.... أخذ منا الشعور بالأمان فكأننا بلا وطن...تقولين أنظر حولك...ماذا أرى؟ ...أرى مفاهيم مغلوطة؛ تتنافى مع أبسط قواعد المنطق والتفكير العقلانى!!! إختلط فيها التاريخ بالجغرافيا بالناس، والماضى بالحاضر بالمستقبل والحق بالباطل.. فنجد أن مندوب الديمقراطية فى العالم أصبح السيد چورچ بوش... بأى وسيلة.. بأى ديمقراطية ....ديمقراطية همجية متوحشة....دماء تنزف فى كل مكان فى فلسطين ...فى العراق ...فى أفغانستان فى الجنوب ...فى الشمال أيادى ملعونة تلعب فى كل مكان من وطننا العربى وبلادنا الإسلامية...سياسة ملعونة يطبقها مجانين ملعونون على كل لسان...وفى كل دين وملة ...وأينما بحثتى تجدى إما أيادى أمريكية أو إسرائيلية تتحركان على قاعدة من مصالحها الخاصة، وليس مصالح المنطقة ...السيد شارون رجل سلام ...الشعب الفلسطيني إرهابى .. يا جدتى، الإرهاب الحقيقى هو ما تفعله أمريكا وإسرائيل ....السيد بوش.....مبعوث العناية الإلهية لنشر الحرية والديمقراطية ويريد جعل العراق مثالاً يحتذى...أين الحرية التى حصل عليها شعب العراق، أقصى قدر من الحرية حصل عليه أى فرد فى العراق، هو خلعهم ملابسهم عنهم ، وتركهم كما ولدتهم أمهاتهم، هذه هى حريتهم. أما الديمقراطية التى يتشدقون بها لاتزيد عن المقولة المعروفة عن القرود الصينية، لا أرى .. لا أسمع ... لا أتكلم (يعنى جردل كبير) ... تتكلمين دائماً عن الولاء والوفاء والإنتماء والعمل الجماعى بروح الفريق ... أين كل ذلك ؟ أنظرى حولك كما تقولين لى. الشارع العربى أصبح شارع الكلام... الكل يتكلم، كل يبحث عن نفسه، عن ذاته، عن موقعه، عن مصلحته كلهم مثل جيلنا الضائع، يبحث عن هوية ينتمى إليها.

قلتى لى أن الوطنية شئ فى النفس والعروبة شئ في الذات، ولا تعارض بينهما أين نحن من هذا ... والكل لا يسعى إلا إلى إرضاء أمريكا فى سبيل منهمر من التنازلات. صرت لا أدرى أين كنا ، وكيف أصبحنا؟ ولم؟ .... هالنى هذا السيل المنهمر من الكلمات التى إستشعرتها وكأنها حجارة تنهمر من عل لتنزل على أم رأسى أردت أن أخفف عنه فلم أجد سوى كلمات الراحل صلاح چاهين فى الرباعيات "إذا كنت شئ وأصبحت شئ ثم شئ ... شوف ربنا قادر على كل شئ ... هز الشجر شواشية ... وشوشنى وقال لابد يموت شئ علشان يحيا شئ "يا بنى كل ما قلته حقيقى ظاهرياً، ولكن صدقنى.

أولاً: حقيقة لا تعارض بين القومية والوطنية وإنما تتكامل معها. فالوطنية هى الولاء للوطن الصغير (الدولة) والقومية وهى الولاء للوطن الكبير (الأمة) أى أن إحداهما جزء من كل هى الأخرى.

ثانياً: لابد من النظر إلى الخلف لأنه دفعة إلى الأمام، فهو الأساس والجذور، جمعتنا دائماً وحده الفكر والوجدان ... اللغة، التاريخ، الأرض، إنها يا بنى أحاسيس توحد الأمل والمصير ... إحتضنت أرضنا كثير من الحضارات البشرية، كرمها الله تعالى بأن جعلها مهد الرسالات السماوية ... بعثت فى العالم كل قيمه الروحية ... إختصها سبحانه بثروات لا حدود لها فى باطن الأرض، وعلى سطحها ... أهمها مواردها البشرية ... البشر يا بنى هم الأساس ... هم البناه ... هم حملة المشاعل ... وما الأنبياء عليهم الصلاة والسلام إلا بشر، إصطفاهم سبحانه من بين خلقه ... يا بنى وطنك فى قلبك، وعندما يهرب الوطن من داخل القلوب يصبح الموت كما الحياة بلا قيمة، ولا تخشى تسلط أمريكا وإسرائيل فقد علمنا التاريخ أن الأمة التى يعتريها الشعور بالتسلط، والهيمنة، وسراب الخلود، هى أقرب ما تكون إلى التصدع والأفول .. يا بنى إن العرب والمسلمين فى غيبوبة، ولكنهم لم يموتوا ولسوف يستيقظون، قد لا نكون نحن ... ربما أنتم أو أبناءكم ولكننا لا ولم نمت.

ولابد من التغيير .. فالتغيير يخضع لقوانين تكمن فى نفوس الناس والمجتمع ... هى سنن الله .. وضعها فى الإنسان حين خلقه، وهو أمر لابد حادث إن لم يكن بيدنا فبيد العزيز القدير.

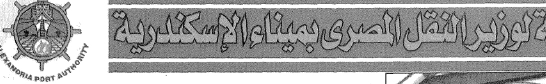
إنها كلماته سبحانه وتعالى ولا معقب لكلماته قال تعالى (وإن تتولوا يستبدل قوما غيركم ثم لا يكونوا أمثالكم) (محمد – 38)

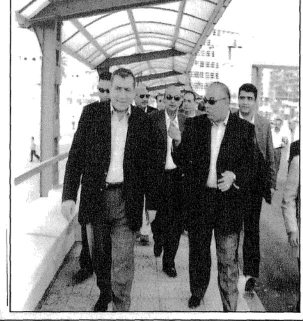
(والله غالب على أمره ولكن أكثر الناس لا يعلمون. وسيعلم الذين ظلموا أى منقلب ينقلبون) (يوسف–21)

تلك يا بنى كلمات الله ولامغير لكلماته سبحانه، إن كلماته هى القدر فقط على الإنسان أن يسعى، وليس عليه إدراك النجاح ... عليه إن يأخذ بالأسباب ولنبدأ بأنفسنا فنغيرها.

(إن الله لا يغير ما بقوم حتى يغيروا ما بأنفسهم) (الرعد – 11)







تطوير الموانئ المصرية لدعم الإقتصاد القومى وجذب الإستثمارات
إستثمار 11 مليار جنيه لتوفير 250 ألف فرصة عمل فى النقل البحرى

قام الدكتور عصام شرف وزير النقل أمس بجولة تفقدية لميناء الإسكندرية لمتابعة أعمال التطوير فى الميناء والتى تشمل عدداً من المشروعات المتكاملة بهدف تحديث البنية الأساسية والمنشآت البحرية والإدارية الخاصة بالميناء . وأكد الوزير خلال الجولة أنه سيتم تطوير الموانى المصرية لجذب الإستثمارات ودعم الإقتصاد القومى.

كما قام الوزير يرافقة الدكتور زياد بهاء الدين رئيس الهيئة العامة للإستثمار بتفقد أرصفة الميناء ومشروعات التطوير بها ، وإستمعنا إلى شرح من اللواء إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية عن الرؤية المستقبلية لوزارة النقل لتطوير الميناء وزيادة فرص الإستثمار العربى والأجنبى فيه. كما قدم اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى فى مصر شرحاً للفرص المتاحة أمام رجال الأعمال من مصر والعالم للإستثمار فى مشروعات رئيسية بجميع الموانى المصرية وإفتتح الوزير ومرافقوه بعد ذلك المسجد الجديد الملحق بمحطة سكك حديد الإسكندرية كما شهد الوزير حفل التكريم الذى أقامته هيئة ميناء الإسكندرية للواء محمد يوسف رئيس هيئة الميناء الأسبق والذى يتولى حالياً رئاسة مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى وشارك فى حفل التكريم اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية وجمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للنقل والفريق تامر عبد العليم قائد القوات البحرية المصرية. وأضاف اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى أن إستثمارات المشروعات فى قطاع النقل البحرى سوف تصل خلال السنوات القادمة إلى 11 مليار جنيه وسوف توفر ما لايقل عن 250 ألف فرصة عمل خلال 5 سنوات.











موانى بورسعيد .. قفزات متسارعة للحاق بركب الموانى العالمية

.. لا شك أن الموانى المصرية شهدت تطوراً كبيراً وقفزات متسارعة فى السنوات الأخيرة، ويمكن ملاحظة ذلك من خلال القدرات والإمكانات الهائلة التى تمتلكها هذه الموانى على مستوى البنية التحتية والبنية المعلوماتية والمعدات والأجهزة الحديثة وغيرها من مفردات العمل المتميز.







دكتور/ عصام شرف — اللواء/ شيرين حسن — اللواء/ هشام السرساوى

.. لكن فى ظل المنافسة الحادة التى تواجهها الموانى المصرية من قبل الموانى المحيطة بالمنطقة .. أصبح لازاماً على هذه الموانى تطوير نفسها للبقاء فى المنافسة - وذلك بأن تكون خدماتها على نفس مستوى الخدمات التى تقدمها الموانى الأخرى .. فالموانى التى تقدم الخدمات الأفضل والتسهيلات الأكثر هى التى ستكسب الرهان.

.. ولعل النجاح الذى حققته مجموعة من الموانى المصرية فى مدينة بورسعيد «موانى غرب بورسعيد - والعريش - وشرق التفريعة» بشأن الأداء الإقتصادى والتطوير وما وصلت إليه حيث أصبحت جميع العيون ترنو إليها وترصد ما يحدث من إنجازات متتالية .. نتج عنه إشادة دولية من خبراء النقل البحرى والمنظمات البحرية الدولية والتى أشارت أن تلك الموانى من أكفأ وأنشط الموانى البحرية بالمنطقة حيث أحدثت نقلة هائلة فى مجال تداول الحاويات والبضائع العامة والإستراتيجية، وفى حركة الصادرات والواردات كما كان للنشاط السياحى نصيباً وافراً مما جعل هذه الموانى سفيراً سياحياً للموانى المصرية بالخارج.

.. وكما كانت موانى بورسعيد منذ إنشائها سباقة دائماً فى تحقيق الأداء العالى من الكفاءة ومنافساً قوياً للموانى المحيطة .. حاملة رأيه الريادة والتميز بسجلها الزاخر بالإنجازات وسمعتها العالمية .. كان هذا له أثره فى إتخاذ الحكومة المصرية قرارها.

.. بتنفيذ المرحلة الثانية من ميناء شرق بورسعيد قبل الموعد المحدد له بخمسة أعوام .. هذا إضافة إلى وضع منظومة متطورة لجذب الإستثمارات داخل تلك الموانى والتى بدأت فى جنى ثمارها من خلال العروض من الشركات العالمية وتوافد الوفود الأجنبية لعرض الدراسات والمشروعات المزمع إقامتها داخل هذه البقعة والتى تتميز بعبقرية موقعها وحكمة إدارتها .. بهذا أصبحت موانى بورسعيد مصيره لجذب الإستثمارات، وتحويلها إلى مشروعات إستثمارية هادفة تخدم منظومة العمل الوطنى..!

.. نحاول فى سياق هذا الحديث أن نفرض لبعضها .. بمزيد من الموضوعية .. حقاً لم نكن مبالغين حين وضعنا هذه الهيئة بأنها هيئة «الأمل» وإن كنا ندرك أننا فى بداية مرحلة جديدة من التطوير .. ولا يزال أمامنا الكثير والكثير لنحققه..!

.. الحديث مع الفارس والربان لهذه السفينة العملاقة والتي أصبحت حديث العالم بما حققته ولا تزال تحققه عبر رحلة عطاء مستمرة زاخرة بإنجازات وأمل جديد لغداً مشرق من أجل أن يعود الخير والنماء على مصرنا الحبيبة.

«السرساوى وفريقه الإدارى»

.. النجاح لا يأتى مصادفة ولا يتحقق بالوعود البراقة والتصريحات الزائفة لكنه يتطلب عملاً متواصلاً وجهداً فائقا، وقبل ذلك ويعده صدقاً مع النفس ومع الآخرين..

.. هذا ما لمسناه بالفعل من خلال مقابلتي مع اللواء/ هشام السرساوي رئيس هيئة موانى بورسعيد من خلال اللقاءات المتعددة .. وأشادنا إليه من أول وهلة عندما تولى هذا الرجل قيادة الدفة وحاولنا التوصل إلى عدة مفاتيح فى شخصيته وما يدور فى مخيلته واستراتيجيته القادمة لإدارة هذا الصرح الكبير .. وقد تحقق كل ما أشارنا إليه فى فترة وجيزة وقد لمسه الجميع وأشاد به الدكتور/ عصام شرف وزير النقل من خلال زياراته المتعددة لتلك الموانى .. وكذا العاملين وفريقه الإدارى .. وقد أجمع الجميع بأنه ملأ القلوب بالحب وبالطاقات من الإبداع .. وأصبح الجميع في همة ونشاط متصل لتحقيق الجديد كل يوم.

.. والمحصلة موانى مزدهرة .. منظومة متكاملة من العمل والفكر الجديد الذي يستهدف إنجاز العديد من الإنجازات والنجاحات المتتالية .. ومن الفقرات التى شهدتها تلك الموانى فى هذه الفترة .. منها:

«القفزة الأولى»

.. نجاح ميناء غرب بورسعيد ولأول مرة فى ضخ إستثمارات جديدة فى تطوير الأرصفة وتجهيزها بأحدث المعدات والتى تحقق أفضل معدلات الأداء .. ولعل أول فيض لهذا الإهتمام يتمثل فى إنشاء رصيف جديد للحاويات بإستثمارات تبلغ 60 مليون دولار، وزيادة المساحات الأرضية من مليون إلى 2.3 مليون متر مربع وذلك من خلال التنسيق مع محافظة بورسعيد لضم أراضى جديدة للميناء القديم لمساحة تصل إلى 300 ألف متر مربع بعد أن تم نقل محطة الرسوة للسكة الحديد كإضافة لمساحة الميناء الأصلية (مليون متر مربع).

.. وهذا يستوجب وضع خطة توسعات شاملة حيث يتم وضع ماستربلان للميناء ليشمل إدارة الكترونية وخدمات للركاب والمواطنين المتعاملين مع الميناء للتيسير عليهم .. كما يتم دراسة أي تطوير يطرأ على الميناء .. أيضاً شهد ميناء غرب بورسعيد خلال الفترة السابقة تطوراً إيجابياً فى حجم طاقته والتى إرتفعت من 8.6 مليون طن عام 2003 إلي أكثر من 11 مليون طن عام 2004 .. ولا تزال هناك معدلات للزيادة بدرجة كبيرة خلال العام الجارى تصل إلى أكثر من المستهدف المتوقع .. كما حقق الميناء إيراداً فعلياً يقدر بـ 140 مليون جنيه خلال الستة شهور الأخيرة من العام الماضى مقابل مستهدف فعلى 65 مليون جنيه.

.. وبالطفرة التى أحداثها الميناء بشكله الجديد .. بدأت العروض الإستثمارية تتوافد عليه لموقعه وإمكانياته .. حيث يتم الآن دراسة مجموعة عروض صينية وعربية وأوروبية لإقامة مشروعات إستثمارية بالظهير الميناء .. فضلاً عن الدراسة الكبرى بتحويل الميناء إلى بورصة عالمية للسلع الإستراتيجية..،

«القفزة الثانية»

.. شهدت هذه الفترة أيضاً المليئة بالنجاحات المتتالية .. إفتتاح الرصيف الثالث للسياحة بالميناء السياحي والبالغ طوله 191.40 متراً وعرض 11 متراً .. حيث ينقسم الرصيف إلي خمسة مرابط أفقية على دعامات حيث تمثل عرض مشاية منتصف الرصيف 8 متر مصممة على مهبط للصعود والنزول مع تزويده بمشاية خلفية بطول 98.75 متراً مع تجميله وتزويده بسلالم ومرابط للوحدات العائمة الصغيرة.

.. وبذلك ينضم هذا الرصيف إلى الرصيفين السياحين ليكونا صرحاً سياحياً مميزاً يمثل دعامة أساسية للنشاط السياحى الذى يتميز به هذا الميناء وليضاهى بخدماته الموانى السياحية بالمنطقة من الإقبال والزيادة المطردة فى توافد السفن السياحية إلى الميناء لخدمة أكبر عدد من السياح الوافدين على بورسعيد .. وكما تعتبر موانى بورسعيد من الموانى التى تساهم فى تشجيع سياحة اليخوت





توقيع عقد المرحلة الثانية لرصيف الحاويات الجديد بالإضافة لتوقيع عقد تمويل السفن بقناة السويس فى حضور السادة عصام شرف وزير النقل والسيد شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى والسيد جمال السادات



زيارة الوفد الصينى 2005/8/2

بالمنطقة والتى ازدهرت فى الآونة الأخيرة من خلال إقامة مسابقة رالى اليخوت والتى تميزت بها تلك الموانى من غيرها من الموانى الأخرى. .. ولا تزال هناك خطط ودراسات تدعم النشاط السياحى لتظل موانى بورسعيد هى الأولى فى هذا النشاط على مستوى الموانى بالمنطقة..!

«القفزة الثالثة»

.. ولعل ميناء العريش الواعد والذى يخدم منطقة شمال سيناء كان له نصيب كبير فى خطة التطوير التى أعدتها هيئة الميناء ليواكب منظومة قطاع النقل البحرى للنهوض بالموانى المصرية بما يحقق عائداً للاقتصاد الوطنى. .. ويقول اللواء/ السرساوى أن الخطة تحظى بدعم وأهتمام من الدكتور عصام شرف وزير النقل واللواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البجرى.

حيث:

يوجد حالياً بالميناء عدد 2 رصيف بوطل 242 متراً يستخدمان للسفن التجارية بغاطس حتى 7 متراً فقط، ورصيف آخر بطول 122 متراً يستخدم للعائمات الصغيرة بعمق 3 أمتار.

- كما يوجد حاجز أمواج شمالى بطول 760 متراً وحاجز شرقى بطول 260 متراً وعدد أسلكة بطول 60 متراً لرباط سفن الصيد الصغيرة
- كما توجد منطقة إنتظار خارجية نصف قطرها أميل بحرى
- ويتوافر بالميناء المساعدات الملاحية للدخول وخروج السفن
- وتقدر المساحة الأرضية الحالية للميناء 180 ألف متر مربع والمساحة المائية الداخلية 50 ألف متر مربع

وعن الأسباب التى دعت إلى تطوير الميناء يواصل اللواء /السرساوى حديثه الممتد عن تنمية جزء غال من جمهورية مصر العربية وهو سيناء بإضافة ميناء كبير يسهم فى زيادة الصادرات المصرية ونمو الإقتصاد القومى

أضافة إلى زيادة معدلات دخول السفن وتداول البضائع ووصول ميناء العريش إلى طاقته القصوى 1.2 مليون طن

- كما تتطلب الخطة توفير ساحات تخزينية تصل مساحتها إلى 800 مليون متر مربع مع إنشاء أرصفة بإجمالى أطوال تصل إلى 2500 متر منها محطة حاويات بطول 600 متر يخدمها عدد 6 أوناش عملاقة (G.C) بطاقة 120 ألف حاوية لكل منها وبإجمالى 720 ألف حاوية لكل منها سنوياً
- إنشاء محطة مخصصة للضب الجاف تزود بصومعة غلال عملاقة بطاقة 100.80 ألف طن وكذا صومعة أسمنت فضلاً عن ساحات لتصدير الملح والرمال
- تحويل جزء من الميناء القديم إلى ميناء صيد وجزء آخر كمارينا عالمية لليخوت بكامل خدماتها
- فتح مجال أمام مستثمرى سيناء والمنطقة لإستغلال موقع الميناء
- زيادة العائدات من العملة الصعبة للبلاد
- المساهمة فى تنشيط حركةالسياحة بشمال سيناء [يخوت- سفن ركاب- أطقم بحارة- وفن مترددة]..!

وبتحقيق هذه الخطة لتطوير ميناء العريش البكر الواعد سوف تتحقق أهدافها لها أبعاد قومية وأقليمية ودولية وأهدافاً إقتصادية وإجتماعية

الفقرة الرابعة

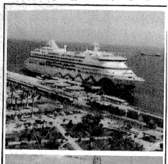
..وعن ميناء القرن.. ميناء الأمل.. نافذة مصر نحو العالمية.. يفيض اللواء/ هشام السرساوى بحديثه بالهدف الذى خطط من أجله هذا الميناء وما حققه من نتائج مبهورة خلال فترة قصيرة من تشغيله حيث شهد تطوراً سريعاً وإقبالاً شديداً من خطوط الملاحة العالمية وذلك من خلال موقعه المتميز وتطوير الأداء المذهل به.. حيث يصل حجم تداول الحاويات فى العام الأول إلى 670 ألف حاوية بما يشكل علامة مميزة لصالح تطوير الإقتصاد القومى ويساهم مع بقية الموانى المصرية فى تداول أكثر من 10 مليون حاوية سنوياً عام2011 وهو رقم يضع الموانى المصرية فى مصاف الموانى العالمية لتداول الحاويات.. هذا ما جعل الحكومة تسرع فى تنفيذ المرحلة الثانية من الميناء قبل الموعد المحدد بخمسة أعوام حيث تم توقيع مذكرة تفاهم لبدء تنفيذ المرحلة الثانية من تطوير رصيف الحاويات بميناء شرق بورسعيد فى وجود الدكتور وزير النقل وممثلو الشركة القائمة لإدارة الميناء والتى تستهدف زيادة طوله من 1200 متراً ليمتد لـ 500 متر أخرى ليصل إلى 1700 متر ليصل طول الأرصفة إجمالا 2900 متر

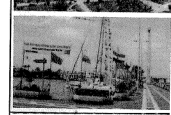
..وهنا يشير اللواء السرساوي أن هذه المرحلة سوف تتكلف 120 مليون دولار تساهم الشركة التى تدير الميناد بنسبة 20% منها وتسدد مصر حصتها فى المشروع من العوائد وحصتها فى تشغيل الميناء دون إقتراض أية مبالغ لهذا الغرض

زيارة الوفد اليابانى 2005/8/8

.. وكما أعلن الدكتور/ عصام شرف وزير النقل فى إحتفالية توقيع العقد أن مصر سوف تسترد ما أنفقته فى ميناء القرن والبالغ مليار و100 مليون جنيه فى ثمانى سنوات فقط من التشغيل وهذا يؤكد مدى نمو النشاط الإقتصادى فى هذا النوع من تجارة الحاويات والترانزيت والتجارة العابرة والذى بدأت تدار عائدات كبيرة لمصر .

.. وكما وقع اللواء/السرساوى فى هذه الإحتفالية الكبرى بميناء القرن عقد إنشاء أول محطة من نوعها فى مصر لتموين السفن مقامه برأسمال 50 مليون دولار على مساحة 150ألف متر بجوار ميناء شرق بورسعيد وبإستثمارات مصرية وأوروبية خاصة تساهم فيها الهيئة العامة للبترول وتبلغ طاقتها الإنتاجية 2 مليون طن سنوياً توتفع إلى 4 ملايين طن





..وهى المحطة الفريدة فى منطقة شرق البحر المتوسط والتى سوف تساهم بشكل فعال فى تسويق منطقة شرق بورسعيد بين ملاك السفن وخطوط الملاحة

.. وهكذا تتوالى القفزات بسرعة وتتحقق النجاحات لتظل موانى بورسعيد لؤلؤة ثمينة تتلألأ وتضفى لمن حولها إنجازات تؤكد بأنها صاحبة الريادة والتميز بالمنطقة

.. ولا تزال هناك العديد من القفزات الأخرى والتى سوف يفصح عنها الربان والقائد لهذا العام خلال الفترات المقبلة

أطيب الأمنيات بالتقدم والإزدهار لهذه الموانى والتى تمثل بقعة ساحرة على أرض مصر أبهرت إليها كل الناظرين أملين إستكمال تلك المسيرة ورحلة العطاء المستمرة التى تعود بالخير والنماء على بلدنا الطيب الآمن مصرنا الحبيبة

.. فى ظل قيادة الزعيم والقائد/محمد حسنى مبارك فى نهاية هذا الحديث المثمر مع اللواء/هشام السرساوى رئيس الهيئة العامة لموانى بورسعيد لا يسعنا إلا أن نتقدم لسيادته بالشكر ومزيداً من التمنيات بإحداث قفزات أكثر خلال الجولات القادمة لجعل موانى بورسعيد براقة ومزدهرة بسواعد أبنائها وحكمة قيادتها التى ترفع شعار التحديث المستمر من أجل تحقيق الأفضل..!!!



توقيع عقد أول مصنع ومصفاة لإنتاج الوقود الحيوى صديق البيئة BIODIESEL بميناء السخنة

وزير النقل: أول مصنع للوقود الحيوى بتكلفة 60 مليون دولار الإنتاج 200 ألف طن والتصدير إلى دول أوروبا



شهد الدكتور عصام شرف وزير النقل الشهر الماضى التوقيع على عقد إنشاء أول مصنع ومصفاة لإنتاج الوقود الحيوى صديق البيئة.

والذى يقام بين القطاعين العام والخاص ويوفر 200 ألف طن من الوقود للتصدير إلى دول الإتحاد الأوروبى .

وقع العقد السيد اللواء محفوظ طه مرزوق رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر والسيد الكابتن أسامة الشريف رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة تنمية ميناء السخنة وتتكلف إقامة المشروع 60 مليون دولار، ويقام على مساحة 20 ألف متر مربع من الأراضى المملوكة لهيئة موانى البحر الأحمر التابعة لوزارة النقل وتبلغ طاقة المصنع الإنتاجية فى مرحلته الأولى 40 ألف طن من الوقود الحيوى بالإضافة إلى 4 آلاف طن من الجلسرين الطبى بنسبة نقاء تصل إلى 97% . بينما تبلغ الطاقة الإنتاجية فى المرحلة الثانية 80 ألف طن من الوقود الحيوى بالإضافة إلى 8 آلاف طن من الجلسرين الطبى . وقد أدى إقامة هذا المشروع إلى إقامة العديد من المزارع يتم فيها زراعة نبات "الجاشروفا" بالأراضى الصحراوية وكذلك إستخدام مياة الصرف الصحى والزراعى فى رى هذه الأراضى مما يوفر وسيلة للتخلص من مياة الصرف الصحى بطريقة إنتاجية بالإضافة إلى إستخدام المساحات الشاسعة من الأراضى الصحراوية لزراعة هذا النبات الذى يتم من عصره الحصول على الوقود الحيوى . حيث يخفض نسبة ثانى أكسيد الكربون فى الوقود الذى يخلط بنسبة من 5 إلى 10%.

ويتم المشروع إستخدام أنسب الوسائل التكنولوجيا للحصول على الزيت النباتى الذى يصنع من الوقود. وقد تم بالفعل توقيع عقدين لإنتاج المصنع لإحدى الشركات العالمية. حيث يشترط الإتحاد الأوروبى على ضرورة التوسع فى إستخدام أنواع الوقود المانعة للتلوث وصديق البيئة.

AMIRAL BIODIESEL
an Energy Source for the Future



ميناء السخنة فى سطور

منذ أن شرف ميناء السخنة بإفتتاح فخامة السيد الرئيس مبارك رسمياً له فى أكتوبر 2002 بتكلفة إجمالية بلغت 880 مليون جنيه وتم منح حق الإمتياز لشركة تنمية ميناء السخنة بمهمة الإدارة والتشغيل وتجهيز البنية الفوقية من الأوناش والمنشآت والمخازن والمعامل بتكلفة بلغت 100 مليون دولار دفعتها الشركة فقد حقق الميناء قفزات من النجاح حيث بلغ عدد السفن التى ترددت على الميناء عام 2003/2 (134) سفينة وبلغ حجم التداول 1.1 مليون طن بضائع 103 آلاف حاوية. بلغ عدد السفن التى ترددت على الميناء عام 2004/3 (328) سفينة وبلغ حجم التداول 4 ملايين طن بضائع 241 ألف حاوية.

الطاقة الإستيعابية للميناء 9 ملايين طن بضائع عامة وصب جاف و450 ألف حاوية سنوياً.

نسبة المحقق 66% من الطاقة الإستيعابية للبضائع العامة والصب و54% للحاويات

خلال الفترة من 2005/2004 تم التركيز على تنمية الميناء ليكون ميناءً تجارياً وصناعياً يعتمد على تنوع الأنشطة الإنتاجية والخدمية وذلك بإضافة عدد من المشروعات الصناعية ذات القيمة المضافة العالية لتشغيل العمالة وجذب الإستثمارات الأجنبية ولإنتاج كميات من البضائع المتداولة للوصول للطاقة الإستيعابية للحوض الأول من المنتظر الوصول إلى نسبة 80% من الطاقة الإستيعابية للحوض الأول خلال عام2007 وسيبدأ العمل فى حفر الحوض الثالث فور الوصول لهذه النسبة

بلغت عائدات الهيئة منذ بدء التشغيل وحتى 2005/6/30 من ميناء السخنة 69 مليون جنيه مصرى وبلغ إجمالى عائدات الدولة من الجمارك والرقابة على الصادرات والوردات 1.2 مليار جنيه



معامل ميناء السخنة أحدث المعامل.. مواصفات قياسية عالمية

يعد ميناء السخنة من النماذج الناجحة والمشرفة للإستثمار الوطنى أو ما يطلق عليه "ميناء القرن" أول ميناء فى مصر والمنطقة يدار بمنظومة إلكترونيه متكاملة.. ونجح الميناء العملاق خلال وقت قصير فى وضع مصر فى مصاف الدول البحرية الرائدة .. فضلاً عما يقدمه الميناء للميزانية العامة من عائد يزيد على مليار جنيه سنوياً.

ولأن الميناء جاد.. وإدارته لديها إصرار كبير على جلب أحدث تكنولوجيا النقل البحرى فضلاً عن أحدث الأجهزة والمعامل لضمان دقة الأداء ولذلك تم إنشاء معامل التحاليل بميناء السخنة بهدف تحقيق الإكتفاء الذاتى للميناء وخدمة الموانئ المجاورة والمشروعات الخاصة فى المنطقة الصناعية.. علاوة على توفير الوقت والجهد والمصروفات وتخفيض العبء على المستوردين والمصدرين وذلك لتوحيد جهة التحليل والإقتصاد فى سحب العينات.

مبادرة المعامل حديثة الإنشاء والبناء والتجهيزات وتشرف عليها جهات الإعتماد العالمية التى هى فى سبيلها لمنحها شهادة الإعتماد الدولية خلال أيام قادمة.. فى حين أنه لا يوجد أى معمل تحليل لوزارة الصحة بما فيه الأغذية معتمدة نتائجها عالمياً!! بل إن معامل السخنة لديها من الشهادات العالمية ما يثبت دقة وكفاءة تحليلاتها حيث تم إخضاع تحاليل لإختبارات مؤسسة القياس Food الإنجليزية Exmaination Preform Once Assessment Scheme. لعدد ست مرات خلال عام 2005 وجاءت نتائج التحليل ممتازة بل وحصلت معامل السخنة على المركز الأول عالمياً فى عدد من هذه التحاليل.

محمد البنا
رئيس هيئة الرقابة على الصادرات والواردات

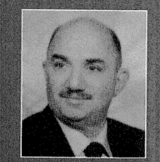
وتشتمل معامل السخنة على الأقسام التالية:

* معمل الإختبارات الكيميائية
* معمل الإختبارات الحثية
* معمل سيكترو سكوبى
* معمل إختبارات عضوية
* معمل إختبارات الفصل اللونى
* معمل إختبارات بكتيرية دقيقة

وخلال الفترة من أول يناير 2005 حتى منتصف سبتمبر 2005 قامت معامل السخنة بتحليل 4150 عينة لجميع أنواع التحاليل المطلوبة طبقاً للمواصفات القياسية المصرية والعالمية وكانت جميعها على مستوى عال من الدقة والجودة.. وكل هذا يتم بتعاون تام وتكامل بين جميع الوزارات الرقابية بما فيها وزارة التجارة الخارجية ووزارة الزراعة الممثلة بفاحصيها فى معامل السخنة.

حسم النزاع حول منطقة رأس الأدبية لصالح هيئة موانى البحر الأحمر


دكتور/ عصام شرف


لواء/ محفوظ طه مرزوق

بعد صراع إستمر 32 عاماً تم حسم النزاع حول منطقة رأس الأدبية بخليج السويس والتى تعد إحدى المناطق الإستراتيجية للإستثمار فى شمال غرب خليج السويس وقد إزداد الإهتمام بالمنطقة بعد قرار الرئيس مبارك بإنشاء المنطقة الإقتصادية الخاصة بها على مساحة 90 كيلو متراً كامتداد طبيعى لمنطقة السخنة التى تصل مساحتها لحوالى 102 فدان

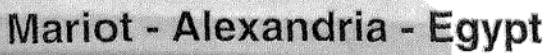
ويعود الصراع على هذه المنطقة إلى ما بعد إنتصار أكتوبر 1973 حيث تنازعتها عدة جهات كالتعمير والسياحة والمحليات ورغم تخصيصها لعدة مجالات إستثمارية إلا أن الصراع عطل الإستفادة منها وسعياً لحسم هذا النزاع تقدم اللواء محفوظ طه مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر بمذكرة للدكتور عصام شرف وزير النقل بأحقية الهيئة في هذه الأرض بنظام نقل الأصول وأجرى وزير النقل عدة إتصالات مع الدكتور محمد إبراهيم سليمان وزير الإسكان والمجتمعات العمرانية الجديدة لتحديد مستقبل هذه المنطقة ومساحتها 55 فداناً بواجهة 700 متر على الساحل ونقل تبعيتها للهيئة إستناداً للقرارات الجمهورية الصادرة بتخصيص ساحل خليج السويس الغربى وحتى الزعفرانة.

وتم البدء على الفور فى إعداد مخطط عاجل لهذه المنطقة لتكون إمتداداً طبيعياً لميناء الأدبية المتخصص فى نقل وتداول البضائع والحاويات حيث صرح محفوظ أن الغرض الرئيسى سيكون إنشاء رصيف متعدد الأغراض يخدمه ظهير 300 ألف متر مربع ليكون إضافة لمنظومة النهوض بموانى البحر الأحمر وتخصصها حينما بدأت بالفعل فى ميناء السخنة كأول ميناء فى مصر يعمل إلكترونياً بإعتباره ميناء القرن وأصبح واحداً من أهم موانى المنطقة خلال 3 سنوات من إنشائه وخلال شهر سيتم إفتتاح المرحلة الأولى لتطوير ميناءى الأدبية وبور توفيق الذى سيتخصص لأول مرة فى نقل الحجاج والمعتمرين والسياح ومارينا خاصة لليخوت.



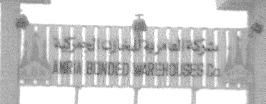
شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

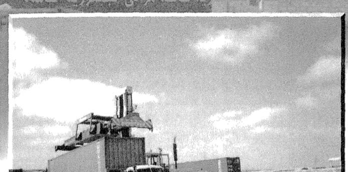
كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

[illegible] الشركات [illegible] ية خاصة موانى الجمهورية العامة.
تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جم[illegible]
تمتلك الشركة أحدث معدات التداول [illegible]
[illegible] ومواكبة التطور التكنولوجى [illegible]

- [illegible]يد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..





نشاط الشركة :-

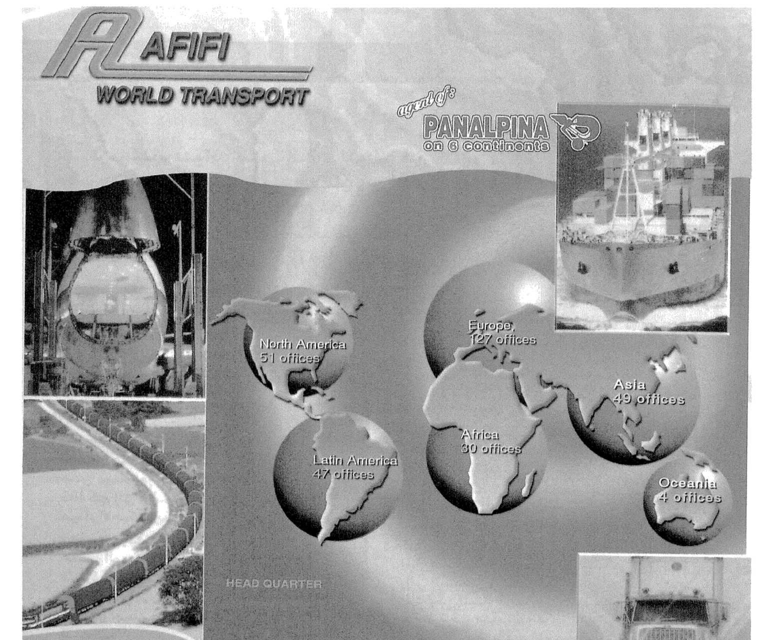
- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



FIATA

FIFFA

Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

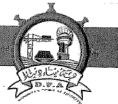
Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521



ما لا تعرفه عن

ميناء دمياط

يعد ميناء دمياط من أقدم الموانى فى مصر منذ عهد الفراعنة وكان من أهم الموانى وأعظمها عام 1805 ميلادية.. إلا أنه نتيجة لعدة عوامل بدأ فى التدهور.. ثم بدأ إنشاؤه مرة أخرى على أحدث مستوى فى أول أغسطس عام 1981 وتم إفتتاح المرحلة الأولى منه لخدمة الملاحة البحرية فى26 يوليو عام1986 بعد صدور القرار الجمهورى رقم 317 لسنة 1985 بإنشاء هيئة ميناء دمياط



الوصف العام للميناء

- **يقع ميناء دمياط على بعد 70 كم إلى الغرب من ميناء بور سعيد، 185 كم إلى الشرق من ميناء الأسكندرية**
- **جعله موقعه المتميز على البحر المتوسط مفترق الطرق بين الشرق الأقصى وأوروبا حيث تعمل الخطوط الملاحية الرئيسية**
- **ولقربه من قناة السويس تتمتع سفن حاويات الترانزيت بالأولوية فى قافلة قناة السويس**
- **يعد ميناء دمياط أحد الموانى الحديثة فى مصر وتسمح مساحته الكبيرة بالتوسع المستقبلى فى أنشطة الميناء**
- **يحتل الميناء مساحة قدرها 11.8كم^2 تبلغ المساحة البرية 8.6 كم^2 والمساحة المائية 3.9 كم2**
- **كما يوجد بالميناء قناة ملاحية تربط الميناء بنهر النيل، يبلغ طولها 4.5كم^2 وعرضها 90 م وعمق يصل إلى 5 م**
- **يمكن شحن وتفريغ سفن الجيل الثالث والرابع على جميع أرصفة الميناء الستة عشر بطول إجمالى 3950م وعمق يتراوح بين 12 ، 14.5م**



اللواء بحرى مختار عمار
رئيس هيئة ميناء دمياط

أهم مميزات الميناء

1 - ممر ملاحى مستقيم وحوض دوران متسع مما يسهل عملية الدخول والدوران والتراكى والمغادرة دون تعقيدات ليلاً ونهاراً

2 - أعماق أرصفة كبيرة تسمح بإستقبال السفن حمولة حتى 80 ألف طن مما يقلل من النولون الذى يحصل على نقل البضائع من وإلى الميناء

3 - معدات وإمكانية حديثة متطورة وخاصة لمحطة الحاويات والصوامع مما يقلل وقت الشحن والتفريغ من وإلى السفن وبالتالى مدة بقائها بالميناء وكنتيجة ذلك تمكن الميناء من تحقيق كسب وقت ولم يدفع أى غرامة تأخير منذ إنشائه

4 - يقوم الميناء بتقديم كافة الخدمات البحرية اللازمة لحركة السفن

5 - يتوفر بالميناء مساحات ومخازن وسقائف تسمح بتخزين وتداول البضائع الصادرة والواردة وكذا أراضى فضاء شاسعة لإقامة مختلف المشروعات الإستثمارية كما يتوفر به منطقة إدارية لتسهيل عمل جميع المستثمرين والشركات مجهزة بأحدث الإمكانيات وبتكلفة زهيدة (مركز خدمات لوجيستية، مجمع خدمة المستثمرين)

6 - وسائل نقل متعدد الوسائط(Multi Modal Transport) (بحرى - برى - سكة حديد - نهرى)

7 - يعتبر الميناء من الموانى النظيفة لتوفر كافة وسائل حماية البيئة البحرية والأرضية والجوية

8 - يتوفر بالميناء كافة وسائل الأمان والتأمين وتم حصول الميناء على شهادات الإلتزام الدولية (ISPS)

9 - تم ميكنة جميع إجراءات حركة السفن والبضائع من خلال نظام الإدارة الإلكترونية

قصة أعجبتني

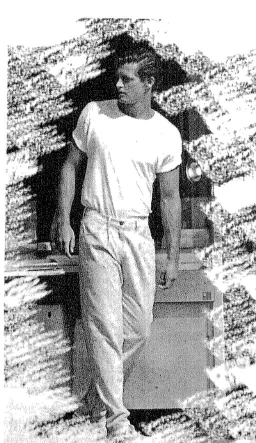
هل جربت الخروج مع إمرأة أخرى غير زوجتك؟!!!!!!

بعد 21 سنة من زواجي . وبعد أن غص المنزل بالأبناء وتتابعت السنون إثر السنون وكادت جذوة الحب أن تطفئها روتينية الحياة ورتابة المعيشة.

كان لي مع الحب موعد جديد.. ولقاء فريد.. نسيت فيه الزوجة والبنين وطار بي إليها الحنين!

هتفت في سمائي منادي الحب، وجذبتني جوازبه على غير العادة.. وإن كان شيئاً غريباً عند بعضكم أن أخرج مع إمرأتي!! فليس بالغريب أن أحن للتي حملتني كرها وسهرت على رعايتي صغيرا

إنها أمي التي ترملت منذ 19 سنة. ليس بالغريب أن أعود لتلك التي لم يبق لها من شبابها حتى سواد شعرها، الذي إستحال بياضاً يحكي هوان الدنيا وسرعة زوالها ... أمي ولكن مشاغل العمل وحياتي اليومية 3 أطفال وبعض المسؤوليات جعلتني لا أزورها إلا نادراً وفي يوم.. إتصلت عليها ودعوتها إلى



العشاء! سألتني حيث لم تعتد على مكالمات متأخره من هذا النوع هل "أنت بخير يابني؟"

قلت لها:"نعم بخير.. ولكني أريد أن أقضي وقتاً معك ياأمي " قالت: "نحن فقط!!!" فكرت هي قليلاً ثم قالت "أحب ذلك كثيراً" في يوم الخميس وبعد العمل، مررت عليها وأخذتها. كانت تنتظر عند الباب مرتدية جميلة ويبدو أنه أخر فستان قد إشتراه أبي قبل وفاته، فلم تعد للدنيا في فمها طعماً ولم يعد لها في وجهها نضارة، منذ أن كسفت شمس حبيبها أبي رحمه الله منذ 19 عام.

إبتسمت أمي كملاك.. وقالت "قلت للجميع أنني سأخرج اليوم مع إبني، والجميع فرح، وينتظرون ما سأقصه عليهم بعد عودتي" ذهبنا إلى مطعم غير عادي.. جميل وهادي.. بعد أن جلسنا بدأت أقرأ قائمة الطعام حيث أنها لا تستطيع قراءة إلا الأحرف الكبيرة. وبينما كنت أقرأ كانت تنظر إلي بإبتسامة عريضة على شفتاها المجعدتان وقاطعتني قائلة: "كنت أنا من أقرأ لك وأنت صغير" أجبتها : "حان الآن موعد تسديد شئ من ديني بهذا الشئ.. إرتاحي أنت يا أماه"

تحدثنا كثيراً أثناء العشاء لم يكن هناك أي شئ غير عادي، قصص الحياة التي مازالت تسير بنا إلى النهاية نهايتها المحتومة المعلومة، تذكرنا مراتع الصبا وشمس الطفولة، ذكرتني بإحتضانها لي وتقبيلها إياي مع إشراقة كل صباح قبل ذهابي للمدرسة وتذكرنا ضحكنا ودموعنا، وفرحنا وحزننا تذكرنا أبي الراحل رحمة الله رحمة واسعة سرقنا الوقت فما أحسسنا إلا بعد أن إنتصف الليل.

خرجنا من المطعم وعندما وصلنا إلى باب بيتها قالت "أوافق أن نخرج سوياً مرة أخرى، ولكن على حسابي" فقبلت يدها وودعتها وهمس في أذني هامس "لعلك لا تلقاها بعد يومك هذا"!!

وبعد عدة أيام وصلني عبر البريد ورقة من المطعم الذي تعشينا به أنا وهي مع ملاحظة مكتوبة بخط يدها "دفعت الفاتورة" مقدماً كنت أعلم أنني لن أكون موجودة المهم دفعت العشاء لشخصين لك ولزوجتك لأنك لن تقدر ما معنى تلك الليلة بالنسبة لي أحبك يا ولدي.

قرأتها وكأنها قد كتبت بالدموع.. وكأن قلبي قبرها وكأنها في طية سر من الأسرار.

لقد رحلت أمي عن الدنيا بعد ليلتنا تلك بليال معدودة بعد أن جلسنا أخر جلسة وإبتسمت آخر إبتسامة وقبلتها آخر قبلة لقد صدق ذلك المنادي: فلعلي لا ألقاك يا أمي بعد تلك الليلة!!.. وكان.

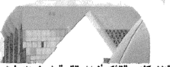
أصابتها نوبة قلبية فوارينها الثرى.. تمنيت لو إفتديها بعمري، تمنيت لو أن الأرواح تهدى لرضيت بأن أرحل دونها وأن أموت دونها وأن أسقى كأس الممات قبل أن أتجرع سم فراقها.. رحمها الله رحمة واسعة.

هيهات.. قد علقتك أشواق الردى ** وإغتال عمرك قاطع الأعمار

وداعاً ياضياء العمر.. وداعاً ياريحانة الدنيا.. وداعاً يا من إسودت الحياة برحيلها وأظلم الكون بفقدها.. اللهم إغفر لي تقصيري في حقها وإجمعني بها في جنتك يا رحيم وأغفر لنا تقصيرنا في حق آباءنا وأمهاتنا

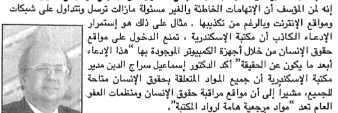
الأم.. والأب.. ماذا تنتظر.. عزيزي القاري؟

إمنحهم الوقت الذي يستحقونه والحق الذي يستحقونه.. فهو حق الله وحقهم!



آخر أخبار الهرم الرابع

مكتبة الإسكندرية تؤكد أنها لم تقم قط بمنع الدخول على أى موقع من مواقع حقوق الإنسان



إنه لمن المؤسف أن الإتهامات الخاطئة والغير مسئولة مازالت ترسل وتتداول على شبكات ومواقع الإنترنت وبالرغم من تكذيبها . مثال على ذلك هو إستمرار الإدعاء الكاذب أن مكتبة الإسكندرية ، تمنع الدخول على مواقع حقوق الإنسان من خلال أجهزة الكمبيوتر الموجودة بها "هذا الإدعاء أبعد ما يكون عن الحقيقة" أكد الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية أن جميع المواد المتعلقة بحقوق الإنسان متاحة للجميع، مشيراً إلى أن مواقع مراقبة حقوق الإنسان ومنظمات العفو العام تعد "مواد مرجعية هامة لرواد المكتبة".

ومن المؤسف أيضاً أن الشخص الذى قام بترويج هذه الشائعة من المفترض أنه يعمل فى مجال حقوق الإنسان. فإن الذين حضروا المؤتمر المشار إليه قاموا هم أنفسهم بتكذيب هذا الإدعاء وأكدوا أنهم لم يصادفوا يوماً أية صعوبة للدخول على المواقع الخاصة بحقوق الإنسان، وقد تم إرسال تصريحات الدكتور إسماعيل سراج الدين وكذلك التصريحات الخاصة بالأشخاص المعنيين إلى منظمات الـ IFLA/FAIFE

إهداءات لمكتبة الإسكندرية من سفارة الهند

تلقت مكتبة الإسكندرية مؤخراً مجموعة متميزة من الإهداءات قدمتها سفارة الهند بالقاهرة، والإهداء عبارة عن مجموعة متنوعة من الكتب التى تتحدث عن مختلف أشكال الحياة فى الهند ومن بين هذه الكتب ، "تحرير القوة الكامنة بالهند"، وكتاب قيم عن "أهم ما كتب المهاتما غاندى"، بالإضافة إلى مجموعة من الكتب الفنية التى تضم كتاب "الموسيقى فى الهند"، وكتاب "فنون وحرف الهند"، كما تتضمن الكتب مجموعة من الكتب الأثرية والجغرافية ومنها "إكتشاف الهند القديمة :الإكتشافات الأثرية المبكرة"، "وأراضى الهيمالايا".

السفير الأمريكى الجديد يزور مكتبة الإسكندرية

قام بزيارة إلى مكتبة الإسكندرية الشهر الماضى السيد فرانسيس ريكياردون السفير الأمريكى الجديد فى مصر فى أول زيارة رسمية له وصحب زوجته الدكتورة مارى ريكياردون.

إستقبل السفير الأمريكى، السيد السفير طاهر خليفة رئيس قطاع العلاقات الخارجية بالمكتبة حيث يعرفه بالمكتبة ويأخذه فى جولة داخل المكتبة للتعرف على أهم الخدمات التى تقدمها لأعضائها وروادها بالإضافة إلى زيارة المعارض والمتاحف التابعة للمكتبة.





LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

NOVEMBER 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM GALAXY	55E	01/11/05	PSD
M/V HANJIN MADRID	15E	02/11/05	PSD
M/V CONTI SINGA	01E	02/11/05	PSD
M/V YM COSMOS	36E	05/11/05	PSD
M/V YM COMFORT	82E	08/11/05	PSD
M/V HANJIN BRUSSELS	30E	09/11/05	PSD
M/V SCI MAHIMA	10E	09/11/05	PSD
M/V LIONS GATE BRIDGE	22E	12/11/05	PSD
M/V HUMBER BRIDGE	81E	15/11/05	PSD
M/V CHUAN HE	55E	16/11/05	PSD
M/V YM ORCHID	39E	19/11/05	PSD
M/V GLORY BRIDGE	75E	22/11/05	PSD
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	53E	23/11/05	PSD
M/V YM GREEN	36E	26/11/05	PSD
M/V YM LONGEVITY	75E	29/11/05	PSD
M/V EVER GENTLE	27E	30/11/05	PSD
M/V WAN HE	23E	30/11/05	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORT

NOVEMBER 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM PEOPLE	22W	02/11/05	PSD
M/V YM EARTH	24W	09/11/05	PSD
M/V HUA YUN HE	10W	16/11/05	PSD
M/V YM SKY	27W	23/11/05	PSD
M/V YM IZMIR	05W	30/11/05	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS CALLING ITALY PORTS

NOVEMBER 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HUMBER BRIDGE	81W	05/11/05	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V GLORY BRIDGE	75W	12/11/05	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V YM LONGEVTTY	75W	19/11/05	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V YM OCEAN	75W	26/11/05	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

NOVEMBER 2005

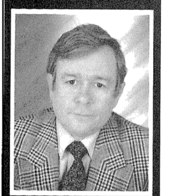
NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	18W	01/11/05	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO HAMBURG	28W	03/11/05	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V EVER GENTLE	27W	07/11/05	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM GREEN	36W	07/11/05	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V LONG BEACH BRIDGE	19W	08/11/05	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO SINGAPORE	27W	10/11/05	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V SCI VIJAY	01W	13/11/05	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V PINE BRIDGE	35W	14/11/05	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	18W	15/11/05	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V YUE HE	29W	17/11/05	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V CYPRESS BRIDGE	37W	21/11/05	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YM PROMINENCE	24W	20/11/05	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V JAMES RIVER BRIDGE	22W	22/11/05	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO HONGKONG	24W	24/11/05	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V BAMBOO BRIDGE	40W	28/11/05	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V CONTI SINGA	02W	27/11/05	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V AKINADA BRIDGE	22W	29/11/05	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR

الإسكندرية: ٢ شارع فرناند عاداه/المسلة. محطة الرمل ت/4861239 - 4873951 - 4873078 - 4862500
فاكس/ 4840757 - 4847266 تلكس/ 54630 - 54418 إسكندرية

مكتب بورسعيد: 13 شارع الجمهورية تليفون: 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع: القاهرة - بورسعيد - السويس

The Few "Conserns" of the STCW Code





ByTheodoros Spanos
Member of IRCA, IIMC, HELMEPA

The design and implementation of STCW Code has been to the satisfaction of the shipping community. This is because the role of the "human factor" to the safety at sea, has been undervalued -if not ignored- during the previous years.
However we do believe that it is the time for the maritime community as well as for the organizations and associations involved to at least look at the other side of the "coin", and more specifically.

Training:

Countries that have a good percentage of the internationally engaged volume of seafarers. do not have sufficient public Training Centers. Most of these countries are assigning the training of scafarers to the private sector.

In many occasions, this results to a very considerable cost for seafarers to be trained (some training cost near to U.S. $1000 each). At the same time, there are many reports for fraud certificalcs or for certificates being issued to unqualified seafarers.

We are not against the offering of training by the private sector. On the contrary, there are many Private Sector Training Providers that are offering a high quality and effective training service. However, due to the substandard practice of a few 'Private Scotor Training Providers' we are of the opinion that there is a vital need for more controls to be put in place. This will be beneficial to all parties involved (and to the quality and effective Training provider in particular - who are now facing unfair competition of some substandard competitors). We must not forget that the training services offered are directly effecting both the seafarers financially as well as the safety onboard. Therefore there is an urge for all the Stakeholders (Governmental Authorities, Shipping Industry and Officials) concerned, for exerting their efforts and assist towards improving the Seafarer's training pracitce.

Following measures can be beneficial:

1. Governments of 'Mariner's countries'to finance the operation of sufficient and up to standard national Training centers, according to the volume of the National seafarers.
2. Shipping industry to assist Governments in financing National Training Centers.
3. There must be effective controls put in place in order for all Private Training Centers to operate up to standard and under the monitoring of Governmental Authorities. This monitoring should the'Operation', "cerification" and applicable fees that are praclices by the private training centers.
4. Seaferer's Unions must encourage their members to be provided with effective training from effective and quality training providers.

Endorsement:

Deck officers, Engineers and in many cases low rating crew, are obliged -when they are serving in a foreign ship - to hold an "endorsement" of their national certificate of competency. This endorsement must be issued by the flag state authority of the vessel on which they are serving.

This offers the chance to a considerable part of the flag state administrations of the "Open Registries", to offer their 'professional services' in issuing endorsements & seaman's books. Off course these services are offered under certain fees which may vary from U.S. $ 150 to U.S. $ 350 for each endorsement.

It is well known that the greatest majority of seafarers, are mainly servicing on ships registered with 'Open Registries'. It is also known that the usual period on each engagement varies from 6-9 months. Therefore, and due to the great number of the current Open Registries the seafarers have to be provided with and pay for endorsements very frequently.

The question that is therefore raising is: **"Are such endorsements really necessary` between falgs states who are members of I.MO. & members of white list, since the standards of education & training of the officers / seafarers meant to be exactly the same"?**

For those who may argue that the answer to the above question is "Yes ... because of verification requirements etc" then the next question is: **'should the seafarers endorse (& pay) their documents for every flag that they will be engaged, or the establishment of an "International Seafarers Registration' could verify & endorse the National certificates of cometency / seaman's books, once for all flags?'**

As for ourselves, being not specialist nor familiar with such issues we can not be certain that our thoughts can possibly improve the situation. However, we are absolutely certain that the aim of STCW code is something fundamentally different than generating "business .... Also we can be sure that with the **'good will'** of the organizations & entities involved, a fair solution can be found and applied for the benefit of all concerned, including the Seafarers.

***

Press Release

DEUTSCHE POST WORLD NET to pay £ 3.7 billion for Exel

Deutsche Post World Net has reached an agreement with Exel concerning its planned acquisition of Exel.

The price for each Exel share is (€13.30) and 0.25427 shares of the company. As a result, based on the share closing price on September 16, 2005, the aggregate consideration per Exel share amounts to (€ 18.39), and the total value of the transaction is approximately £3.7 billion (approximately €5.5 billion), taking into account prroceeds from the exercise of Exel stock options.

Approximately 72% of the acquisition price will be paid in cash ; the remainder by issuing new shares from the authorised capital of the company. the company's share capital will thus increase by approximately 7%.

The deal, Deutsche Post's largest international acquisition to date, is expected to create the world's largest logistics business.

on completion of the transaction, Deutsche Post World Net intends to appoint John Allan as head of the enlarged logistics business unit, comprising the combination of DPWN's and Exel's existing logistics activities. DPWN intends that John Allan will lead the integration process. the headquartes of combined business is intended to be located in Bracknell in the UK.

The acquisition of Exel is subject to the consent of the Exel's shareholders

with a majority that represents 75% of the share capital represented at the vote, clearance by the competent competition authorities as well as further conditions customary for transactions of this type.



• وزير النقل بالإسكندرية


دكتور عصام شرف

أكد الدكتور عصام شرف وزير النقل على حدوث طفرة كبيرة فى نشاط قطاع النقل البحرى بعد إفتتاح الرئيس حسنى مبارك ميناء شرق بورسعيد ودمياط.

وأعلن أن الوزارة تلقت عروضاً جادة بإستثمارات بلغت 11 مليار جنيه خلال الشهور السبعة الماضية، وأن حجم المشروعات الإستثمارات التى تم الموافقة عليها، وبدأت خطواتها التنفيذية بلغت 8.4 مليار جنيه وأعلن الوزير فى تصريح خاص "إنترناشيونال" أن الوزارة قامت بدراسة وحصر المشروعات الإستثمارية قبل أربعة شهور من الآن وما يمكن أن توفره هذه المشروعات من فرص عمل جديدة للشباب خاصة مدينة الإسكندرية

وأشار اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى إلى الدور الوطنى فى صناعة وتخطيط الموانى المصرية وخير دليل على ذلك ميناء دمياط وشرق بورسعيد وأيضاً الإسكندرية والدخيلة

وأضاف شيرين حسن إلى ما جاء من تصريحات خاصة من البنك الدولى والإتحاد الأوروبى بالاشارة بالموانى المصرية وما يتم فيها من تقدم على أساس علمى

جاء ذلك خلال الزيارة التفقدية التى قام بها وزير النقل الدكتورعصام شرف لمتابعة تنفيذ الخطوات والمراحل النهائية فى تطوير ميناءى الإسكندرية والدخيلة التى تجرى فى وقت واحد

اللواء شيرين حسن

• بتكلفة 235 مليون جنيه
إزدواج وتطوير طريقى الزعفرانة - سفاجا والقنطرة - العريش

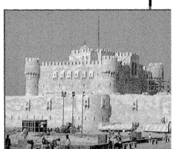
إنتهت أمس الأعمال التنفيذية لإزدواج طريقى الزعفرانة – سفاجا بطول 210 كيلو مترات والقنطرة العريش بطول 160 كيلو متراً كمحور ربط بين قارتى آسيا وأفريقيا وخط الربط الوحيد بين الأراضى الفلسطينية والمشرق العربى بتكلفة إجمالية 235 مليون جنيه لخدمة التنمية العمرانية والسياحية.

وقد تلقى الدكتور عصام شرف وزير النقل تقريراً أمس من المهندس محمد فودة رئيس هيئة الطرق والكبارى تضمن الإنتهاء من إضافة جميع وسائل تأمين سلامة المرور على هذه الطرق من علامات إرشادية وتحذيرية وكيلو مترية مضادة بإستخدام الطاقة الشمسية خاصة عند مناطق الدوران للخلف بالإضافة إلى أعمال تخطيط وإنشاء نقاط مرورية للسيطرة على الحركة المرورية.

وصرح السيد محمد فودة بأن الإنتهاء من إزدواج الزعفرانة – سفاجا يعد إنجازاً كبيراً لدوره الكبير فى خدمة التنفيذ السياحية المتزايدة تجاه سواحل البحر الأحمر ولقائدته فى خدمة الموانئ مثل ميناء سفاجا والغردقة بالإضافة إلى تطوير محاور الربط بين مصر والسودان وزيادة حركة نقل البضائع.

كما شمل التقرير إنتهاء العمل تماماً بمشروع إزدواج طريق القنطرة – العريش بطول 160 كيلو متراً ويعرض رصف 9 أمتار بتكلفة 85 مليون جنيه وقد تم تأمينه بجميع وسائل الأمن والسلامة مع تعديل مساره خارج مدن بالوظة ورمانة والروضة ويمثل هذا الطريق محوراً مهماً للربط بين قارتى آسيا وأفريقيا والمنفذ الوحيد بين الأراضى الفلسطينية والمشرق العربى ومن المتوقع إفتتاح هذين المشروعين خلال هذا الشهر.

• الإسكندرية: قلعة قايتباى مهددة بالإنهيار والمدير
يرفض الحديث مع الصحفيين إلا بـ «أمر مسبق»



تواجه قلعة قايتباى بمحافظة الإسكندرية كارثة محققة هى خطر الإنهيار وحتى الآن لم تجد أدنى إهتمام من مسئولى الآثار بالإسكندرية، حتى أن مديرها الأثرى محمد على يرفض الحديث عن مشاكل القلعة بحجة عدم الحصول على «أوردر» مسبق من الأمين العام للمجلس الأعلى للآثار. وتتبع خطورة غرق القلعة لأنها كما يقول يوسف الغريانى رئيس قطاع المتاحف السابق – ليست متاحة على أساسات وقواعد خرسانية إنما هى مقامة على صخرة طبيعية تتعرض للتآكل والنحر بفعل تلاطم الأمواج العنيفة التى يرسلها البحر الغاضب، وإذا لم يتصد المسئولون عن الآثار لهذا الخطر فستنهار القلعة بين عشية وضحاها.

كما إنتقد أساتذة الآثار بجامعة الإسكندرية تجاهل المسئولين لهذا الأثر الإسلامى بالغ الأهمية فطالبت د/ سوزان الكلزة أستاذ الآثار – بعمل لجنة علمية متخصصة لدراسة طبيعية أحجار القلعة ومعرفة العناصر المكونة لها حتى نستطيع وضع خطة راقية متدرجة لترميم الأجزاء المتآكلة من الداخل والخارج ولابد من متابعة هذا العمل لتنفيذه على أكمل وجه تجنباً لأى تآكل يحدث فيما بعد.

• تتكلف 70 مليون جنيه
بدء تنفيذ خطة لتجديد شبكات كهرباء شمال القاهرة

دكتور حسن يونس

بدأت وزارة الكهرباء والطاقة تنفيذ المرحلة الرابعة من الخطة العاجلة لتجديد وتدعيم الشبكات الكهربائية بمناطق شمال القاهرة بتكاليف 70 مليون جنيه إستعداداً للصيف المقبل.

وقال الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة أنه يجرى حالياً تنفيذ برنامج شامل لدعم الشبكة الكهربائية بجميع أنحاء الجمهورية من خلال تنفيذ الخطة العاجلة بمراحلها حيث يجرى حالياً تنفيذ المرحلة الرابعة منها بشركات الكهرباء لتأمين التغذية ومواجهة أحمال صيف 2006 المقبل. وقال المهندس خالد إبراهيم رئيس مجلس إدارة شركة شمال القاهرة لتوزيع الكهرباء والعضو المنتدب أن الشركة إنتهت تماماً من تنفيذ ثلاث مراحل من الخطة العاجلة لتأمين الكهرباء لمناطق شمال القاهرة التى تخدمها الشركة.ويجرى حالياً تنفيذ المرحلة الرابعة منها بتكاليف 70 مليون جنيه لمواجهة أحمال صيف العام المقبل 2006.

• فوز البرادعى صفعة على وجه بوش

إهتمت الصحف العالمية بفوز وكالة الطاقة الذرية ورئيس محمد البرادعى بجائزة نوبل للسلام لعام 2005، ورأت أغلبها أن هذا الإختيار مبنى على خلفيات سياسية تهدف إلى توصيل أكثر من رسالة إلى العديد من الجهات وعلى رأسها حكومة بوش.

* صفعة قوية لبوش

عنونت صحيفة ديربوند السويسرية المستقلة تعليقها قائلة "صفعة قوية لبوش" حيث رأت أن الوكالة الدولية للطاقة الذرية ومديرها محمد البرادعى كانا على قدر كبير من المصداقية فى كل التقارير التى تم تقديمها قبل الحرب على العراق.

وجاء فى الصحيفة أن الوكالة أثبتت نجاحاً وحياداً تامين فى مواجهة الضغوط الأمريكية، ولكن القرار لا يخفى أن لجنة نوبل للسلام تحاول مرة أخرى التأثير على السياسة الدولية والرسالة التى تريد توصيلها هى أن السلاح النووى وسباق التسليح هما من المخاطر التى تهدد العالم بأسره، والتعاون الجماعى هو خير سلاح عدا جهتها.

وأضافت أنه لم يسبق فى تاريخ الوكالة الدولية أنها شهدت نزاعاً مع حكومة مثلما حدث مع الرئيس الأمريكى جورج بوش بسبب الملف العراقى، ولم يخجل البرادعى من مواجهة أقوى قوة فى العالم ليقول بوضوح بأن المزاعم الأمريكية لا صحة لها، وتأكدت أقواله بعد الغزو والإحتلال، حيث لم تعثر القوات الأمريكية على أى أسلحة من تلك التى كانت تزعم واشنطن أن العراق يمتلكها.

واتفقت المحافظة نويه تسورخى تسايتو نغ النمساوية مع هذا الرأى قائلة «لقد حمل منح الجائزة رسائل سياسية مختلفة لا سيما إلى الولايات المتحدة التى حاولت عرقلة تمديد رئاسة البرادعى لفترة ثالثة، ويؤكد إختيار اللجنة للبرادعى عداء لجنة نوبل النرويجية للسياسة الأمريكية، وقالت بازلر تسايتونغ النمساوية أيضاً فى نفس السياق «إن المصداقية العالمية التى منحتها جائزة نوبل للسلام لكل من الوكالة الدولية للطاقة الذرية ورئيسها البرادعى، تعنى أن رسالة الوكالة ورئيسها يجب أن تستمر وأنها صاحبة الحق فى معالجة المواقف الحرجة مثلما هو متوقع مع طهران وبيونج يانج، فهذا ليس من حق القوة الأكبر فى العالم، واشنطن.

أخبار متنوعة

تقرير عن حادث العبارة السلام 95

إنه فى يوم الإثنين الموافق 2005/10/17 الساعة 1915

ورد بلاغ يفيد حدوث إصطدام العبارة السلام 95 أثناء عودتها من ميناء جده إلى ميناء السويس بسفينة البضائع بريل أوف جبل على بعد خروجها من قناة السويس قادمة من الشمال وذلك فى المنطقة جنوب غرب شمندورة (1) فى الإحداثى خط طول 32.32 وخط عرض 29.49 على بعد حوالى 8 ميل بحرى من ميناء السويس.

تم عمل غرفة عمليات أشرف عليها وزراء الدفاع والداخلية والنقل والصحة ومحافظ السويس وقطاع النقل البحرى لمتابعة أعمال الإنقاذ ومباشرة أى تطورات للحادث.

وعلى الفور تم دفع القاطرات عدد (4) قاطرة وثلاثة لنشات إرشاد إلى منطقة الحادث ومجموعة إنقاذ بقيادة السيد اللواء بحرى/ رئيس الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر ساعة 1935.

وفى تمام الساعة 2005 تم وصول الوحدات البحرية إلى الموقع وتبين منه المعاينة المبدئية فتحة فى الجانب الأيمن للعبارة السلام 95 بطول (5) متر وأنها فى حالة غرق وعلى الفور قرر السيد اللواء بحرى/ رئيس الهيئة إنزال الركاب من على العبارة إلى سفينة البضائع وإلى القاطرات المتواجدة بالموقع مع الإستعانة بعدد (5) قاطرة من ميناء قناة السويس تم وصولهم إلى موقع الحادث وكذا عدد (6) وحدة تم دفعهم من قاعدة السويس البحرية وتم نقل الركاب إلى الميناء بإستخدام قاطرات الهيئة وقاطرات هيئة قناة السويس وعدد (2) ناقلة جند تابعة للقوات البحرية حيث تم وصول هذه الوحدات بالركاب الذين تم إنقاذهم تباعاً.

وفى الساعة 300 يوم الثلاثاء الموافق 10/18 تم الإنتهاء من عملية الإنقاذ حيث تم إنقاذ جميع ركاب العبارة السلام 95 عدا خمس ركاب فقط. كما تقرر سرعة إبلاغ النيابة العامة وهيئة السلامة البحرية لبدء التحقيقات فى الحادث وتحديد أسباب وقوعه. علما بأن بيانات العبارة السلام 95 ترفع علم بنما وتابعة لشركة السلام للنقل البحرى وعدد الركاب (1352) راكب وعدد الطاقم 107 بإجمالى (1459) راكب تم إنقاذ (1458) راكب.

ندوة عن إستخدام الإستشعار عن بعد فى إكتشاف التلوث بالزيت الناتج عن حركة السفن فى البحار

تم خلال الفترة من 17حتى 20 أكتوبر 2005 بقبرص عقد ندوة عن إستخدام الإستشعار عن بعد فى إكتشاف التلوث بالزيت الناتج عن حركة السفن فى البحار. وشارك فى حضورها ممثل عن قطاع النقل البحرى.

*** ومن أهم موضوعات الندوة ما يلى:**

- عمليات الرصد لحوادث التلوث الناتج عن الزيت.
- مصادر التلوث البحرى.
- دراسة حالة غرق السفينة برستيج – وإتفاق بون الخاص بحوادث السفينة.
- إستخدام الإستشعار عن بعد فى التصدى للحوادث الناتجة عن إنسكاب الزيت.

إنعقاد الإجتماع الإستشارى السابع والعشرين للأطراف المتعاقدة فى إتفاقية منع التلوث بإغراق النفايات والمواد الأخرى لسنة 1972

عقد فى الفترة من 24 حتى 28 أكتوبر 2005 بلندن بالمنظمة البحرية الدولية.

وقد شارك فى الإجتماع وفد مكون من:هيئة ميناء الإسكندرية - هيئة موانى البحر الأحمر – قطاع النقل البحرى

وقد نوقش فى الإجتماع عدة موضوعات من أهمها:

1- تنفيذ إتفاقية لندن 1972

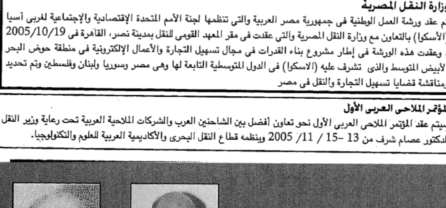
2- التجهيز لدخول بروتوكول 1996 حيز النفاذ

3- مراجعة الخطة المستقبلية وبرامج العمل من 2006 2008.

4- الموضوعات المتعلقة بإدارة النفايات المشعة

ماردكون 9

سيتم عقد المؤتمر البحرى الدورى التاسع (ماردكون 9) نحو بيئة أفضل فى منظومة النقل البحرى تحت رعاية معالى وزير النقل ينظمه مركز البحوث والإستشارات بقطاع النقل البحرى بالإشتراك مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وهيئة ميناء هامبورج – الإسكندرية



ورشة عمل تنظم للمعرفة لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لغربى آسيا بالتعاون مع وزارة النقل المصرية

تم عقد ورشة العمل الوطنية فى جمهورية مصر العربية والتى تنظمها لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية والإجتماعية لغربى آسيا (الأسكوا) بالتعاون مع وزارة النقل المصرية والتى عقدت فى مقر المعهد القومى للنقل بمدينة نصر، القاهرة فى 2005/10/19، وعقدت هذه الورشة فى إطار مشروع بناء القدرات فى مجال تسهيل التجارة والأعمال الإلكترونية فى منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط والذى تشرف عليه (الاسكوا) فى الدول المتوسطية التابعة لها وهى مصر وسوريا ولبنان وفلسطين وتم تحديد ومناقشة قضايا تسهيل التجارة والنقل فى مصر

المؤتمر والمعرض الأوروبى لأمن الموانى والمطارات

سيعقد المؤتمر والمعرض الأوروبى لأمن الموانى والمطارات مركز أوليمبيا للمؤتمرات – لندن فى الفترة من 8– 2005/11/9 وهذه هى السنة الرابعة التى يعقد فيها هذا الحدث السنوى المخصص للموضوعات التى تتعلق بأمن الطيران والموانى بالإضافة إلى المؤتمر الذى يتضمن مدخلات ودراسات لحالات دولية هامة من معلقين دوليين، بالإضافة إلى ذلك سيقام معرض فريد من نوعه ليجمع تحت سقف واحد الشركات المتخصصة فى الملاحة وسلامة النقل يعرضون فيه أحدث منتجاتهم وخدماتهم المتضمنة الأمن والسلامة بالموانى

المؤتمر الملاحى العربى الأول

سيتم عقد المؤتمر الملاحى العربى الأول نحو تعاون أفضل بين الشاحنين العرب والشركات الملاحية العربية تحت رعاية وزير النقل الدكتور عصام شرف من 13 –15 / 11/ 2005 وينظمه قطاع النقل البحرى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.

إجتماع مجلس المنظمة (الدورة 23الغير عادية)
إجتماع الجمعية العامة (الدورة 24)
إجتماع الدورة 95 لمجلس المنظمة

سيعقد فى الفترة من 17نوفمبر حتى 2 ديسمبر 2005 بالمنظمة البحرية الدولية – لندن ويشارك فى هذا الإجتماع وفد عال المستوى يضم

* اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى (رئيس الوفد)

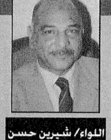
* الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا (رئيس مناوب)

* اللواء [illegible] رئيس الهيئة المصرية للسلامة البحرية (نائب رئيس الوفد)

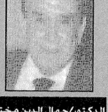
بجانب ممثلى عن قطاع النقل البحرى وهيئة السلامة البحرية والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

*** ومن أهم الموضوعات التى ستطرح فى هذا الإجتماع**

إعادة إنتخاب مصر لعضوية مجلس المنظمة البحرية فى الإنتخابات التى ستجرى فى إجتماعات الجمعية العامة علاوة على الموضوعات المالية والفنية التى تدرس بواسطة مجلس المنظمة ودراسة تقارير اللجان الفرعية والأساسية التى تعرض على المجلس لاعتمادها.



اللواء/ شيرين حسن



الدكتور/جمال الدين مختار

أيباك ... AIPAC

هل تعرفها؟ .. نحن نعرفك بها

«الغاية تبرر الوسيلة» شعار ميكيافللى سئ السمعة

متعددة ومتنوعة ومتشعبة ومنتشرة ومؤثرة وفاعلة تلك التجمعات والفعاليات والجمعيات والمؤتمرات والمعاهد اليهودية والصهيونية والإسرائيلية التى تمثل اللوبى الإسرائيلى فى الولايات المتحدة الأمريكية.

ربان فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

مفاهيم يجب إيضاحها

اليهودية JEWESS ليست مجرد ديانة وإنما هي صهيونية وعدد اليهود فى العالم كله 14.5 مليون نسمة يعيش 22% منهم داخل إسرائيل وحسب تعريفهم «إن كنت ضد إسرائيل فأنت ضد اليهود جميعاً».

والصهيونية ZIOINISM فى أبسط تعاريفها كما يقول د. أحمد شلبى فى كتابه «اليهودية»: «هى إستقرار بنى إسرائيل فى فلسطين أى فى جبل صهيون الذى يقع فى الجنوب من القدس وما حوله لإعتقاد اليهود – كما ورد فى المزامير – أن الرب يسكن فيه «والصهيونى هو اليهودى الذى يؤثر أن يعيش فى فلسطين وهو الذى يحس وهو فى بلد آخر أنه فى المنفى وهو كذلك من يساعد اليهود مادياً وأدبياً ليستوطنوا فلسطين!! ولقد حولت الصهيونية اليهودية من مجرد ديانة سماوية إلى رابطة قومية سياسية دينية تهدف إلى جمع يهود العالم فوق أرض شعب آخر فى دولة يهودية خاصة بهم بإدعاء أن فلسطين هى أرض الميعاد التى وعد الله بها شعبه المختار وفى كتابه الوطن المسيطر» L'HOMME DOMAIN يقول عالم الإجتماع اليهودى ألبرت ميمى: «إن فكرة شعب الله المختار التى يستخدمها اليهود لتبرير إخضاعهم للشعوب الأخرى بعيدة عن إختيار الله!!».

والإسرائيلية ISRAELISM مشتقة من كلمة يسرائيل YISRAEL التى هى كلمة عبرية قديمة تعنى حرفياً «المجاهد مع الله» وهو الإسم الذى أطلق على النبى يعقوب ويطلق حالياً على سكان إسرائيل (الذين جاءوا من 92 دولة) تمييزاً لهم عن اليهود الذين يعيشون خارجها.

ولعل من المناسب أن نذكر أهم هذه الفعاليات اليهودية فى USA من مئات المنظمات اليهودية التى تشكل اللوبى الإسرائيلى والتى إستطاعت التأثير على المجتمع من قاعدته إلى قمته.

* مؤتمر رؤساء المنظمات اليهودية الرئيسية (38 منظمة).
* الصندوق الوطنى لليهود ADL.
* اللجنة اليهودية الأمريكية.
* رابطة مكافحة الإفتراء والتشهير (بنّاى بنْرت) التى تأسست تحت رعاية أبناء العهد اليهودية والتى تستخدم مختلف الوسائل لإسكات الألسن وتحطيم الأقلام التى تتعرض لليهود وتركز على كل ما يتعلق بمعاداة السامية ومهمتها متابعة والرد – بحرفية عالية – على أى مقالات أو أحداث أو وقائع تسىء إلى إسرائيل حتى تتداخل الروايات وتهتز الصور مما يجعل الأمر قابلاً للإقناع أو على الأقل داعياً للفكر.
* معهد بحوث إعلام الشرق الأوسط اليهودى المعروف اختصاراً بإسم MEMRI المنبر الرئيسى للدفاع عن السياسة الإسرائيلية بشكل واضح وبدون مواربة.

أما أقوى هذه الفعاليات ذات المصلحة المشتركة فى السياسة الأمريكية الخارجية وأحسنها إدارة وتنظيماً وأكثرها نفوذاً فى واشنطن فهى «اللجنة الأمريكية الإسرائيلية للشئون العامة» المعروفة إختصار باللغة العربية «أيباك» وباللغة الإنجليزية AIPAC وهى اللوبى الإسرائيلى الرئيسى فى الولايات المتحدة الأمريكية الذى يقوم على جاليه لا تزيد نسبتها عن 2% من مجموع سكان USA.

أيباك... ورؤية من الداخل

1- تعمل فى تعاون وثيق مع السفارة الإسرائيلية فى واشنطن ويقتصر دورها على دعم سياسات إسرائيل دون صياغتها.

2- تدعم الحكومة الإسرائيلية نشاطاتها علانية عبر سفارتها فى واشنطن وقنصلياتها فى المدن الكبرى وسراً عبر العمليات الواسعة التى يقوم بها جهاز الموساد (المخابرات الخارجية الإسرائيلية) فى كل أنحاء العالم.

3- أكثر المجموعات الضاغطة نفوذاً فى الكابيتول هيد (الكونجرس) ولا يعارض سياسة الحكومة الإسرائيلية قولاً أو فعلاً سوى قلة من أعضاء الكونجرس أما الذى يخرج عن الصف فيجد نفسه فى مأزق وتنشأ المتاعب نتيجة خطاب أو تعديل أو تصويت أو بيان منشور وتتخذ المتاعب شكل التحدى فى الإنتخابات التالية فمعارضة هذا اللوبى هى بمثابة إنتحار سياسى حيث أن لها قدرة سياسية تتيح فرص النجاح فى الإنتخابات أو تقضى عليها حيث أن لهم صلات مباشرة وقوية مع الناخبين المهمين والنفاذ إلى أعلى المناصب وأشدها تأثيراً وحساسية فى المؤسسات الأمريكية.

4- لها دور حاسم فى تقرير مصير الإنتخابات الرئاسية الأمريكية حيث تشير نتائجها إلى قوة وتأثير الأصوات اليهودية على مسارها فاليهود (6 مليون نسمة) يتركزون فى 9 ولايات تمثل 212 صوتاً من إجمالى 270 صوتاً فى المجمع الإنتخابى والتى تتكون من ممثلون عن الولايات حسب حجم السكان والتى يحتاجها المرشح للفوز فى الإنتخابات الرئاسية.

5- لها قدرة هائلة على تعبئة موارد الدعاية والرأى العام ولديها الكثير من المال والرجال والأنصار وما هو أهم من ذلك إلتزام الأنصار الرائع لقضيتهم وإخلاصهم لها وهم يجزلون العطاء من وقتهم ومالهم وجهدهم ويقومون على حراسة مصالح إسرائيل على مدار الساعة.

6- تهتم إهتماماً خاصاً بالدور الذى تضطلع به الكليات والجامعات الأمريكية وتقيم إئتلافات مع الفئات والمؤتمرات الطلابية مثل «تكتل الأمريكيون للعمل الديمقراطى» و «الأمريكيون الشباب من أجل الحرية» وذلك لنشر المعلومات وتكوين الآراء عن الشرق الأوسط وإختلاق أكاذيب لتبرير قرارات أو تصرفات وتحويل العالم العربى من ضحية إلى معتد أثيم على الآخرين.

7- تدعم برامجها بسيل مستمر من المطبوعات بالإضافة إلى نشرة «أخبار الشرق الأدنى» و«النشرة الأسبوعية» ومقالات ودراسات ترد على المنتقدين وغالباً ما تذمهم وتدافع عن أهداف إسرائيل وأكثر مطبوعاتها إثارة للجدل «لائحة الأعداء» وهى عبارة عن كتاب بعنوان «الحملة لتشويه إسرائيل» يتضمن أسماء المنظمات والأشخاص الذى يتم تصنيفهم على أنهم أعداء للمصالح الإسرائيلية فضلاً عن «إنذارات العمل» التى ترسل إلى الزعماء اليهود فى جميع أنحاء USA للإطلاع على قضايا الساعة والإنذار للعمل لمواجهة تحد تشريعى فى الكونجرس ويتطلب الأمر مكالمة هاتفية أو برقية أو زيارة شخصية عند اللزوم لأعضاء الكونجرس المترددين.

8- تعزز نشاطها من الساحل الشرقى إلى الساحل الغربى لـ USA ببرنامج خطابى وتقيم حفلات الإستقبال وتسهم الندوات الإعلامية التى تقام فى منازل الأثرياء اليهود في طول البلاد وعرضها فى جمع التبرعات وتنظم رحلات مجانية لإسرائيل تساعد على إنشاء قاعدة شعبية موالية لها.

9- تقوم بمهمة رباعية الأبعاد بالنسبة لإسرائيل فهم أولاً يمثلون عمقاً بشرياً يمد إسرائيل بالمزيد من الشبان الذى تحمل مجتمع آخر تكاليف تعليمهم وهم ثانياً يأتون ليوفروا إمكانية لتوسعها الإقتصادي والعسكري وهم ثالثاً يمثلون عمقاً سياسياً يتولى توفير النفوذ السياسى داخل USA وهم أخيراً يمثلون بعداً إقتصادياً بتقديمهم الدعم المادى لإسرائيل الذى يمكنها من الحصول على أداة التمويل الإقتصادى والعسكرى.

10- تروج للفكر الصهيونى حيث ضغطت على شركة دينو برجيبرب بولاية الينوى بشيكاغو وطبعت خرائط لتزوير التاريخ والجغرافيا تضع إسم إسرائيل على كامل أرض فلسطين ولا يوجد أى ذكر للأراضى المحتلة (الضفة الغربية وقطاع غزة) وبما فى ذلك من معنى وبعد سياسى خطير كما تدخلت للتشهير بالعرب حيث ظهرت كلمة عربى ARAB فى الطبعة الثالثة والجديدة من قاموس ويستر الأمريكى الشهير وأمامها المرادفات الآتية: المتشرد. المتسكع، الشحاذ!!

أيباك... والمكتب البيضاوى

طوال قرنان من الزمان وأكثر بعد إعلان إستقلال الولايات المتحدة عن بريطانيا في 4 يوليو 1786 ومنذ أدى چورج واشنطن في 30 أبريل 1789 أول قسم دستورى فى تاريخ الولايات المتحدة ليحكم أمريكا من 1789 إلى 1797 تولى رئاسة أمريكا وحتى الآن 43 رئيساً.

وطوال نصف قرن من الزمان وأكثر ومنذ نشأة إسرائيل فى 15 مايو 1948 دخل إلى المكتب البيضاوى فى البيت الأبيض وحتى الآن 11 رئيساً مشوا جميعاً على طريق التأييد والدعم غير المشروط الذى يصل إلى حد المشاركة لإسرائيل والمساندة لأن تفعل ما تريد أن تفعله دون إعتراض أو مساءلة أو حتى لفت نظر ودون حساب أو إعتبار يذكر لرد فعل من العالم العربى.

* إعترف الرئيس رقم 33 هارى ترومان (1945 – 1952) بإسرائيل بعد 11 ساعة فقط – بتوقيت واشنطن – من إعلان قيامها وعندما قام كبير حاخامات إسرائيل بزيارة البيت الأبيض قال لترومان: «إن الله وضعك فى رحم أمك لتولد على يدك إسرائيل من جديد بعد ألفى عام!!»

* كان الرئيس رقم 34 دوايت أيزنهاور (1952 – 1960) يجاهر – رغم صداقته للزعماء اليهود – بما يعتقد به وقاوم ضغوط اللوبى الإسرائيلى رغم أن اليهود ساعدوه على الفوز في إنتخابات 1952 وأيضاً على إعادة إنتخابه عام 1960 واجبر إسرائيل على الإنسحاب من سيناء بعد حرب 1956 بعد رفضها الإنسحاب وتحديها ستة قرارات من الأمم المتحدة وألغى كل المساعدات (36 مليون دولار) إلى أن تتوقف إسرائيل عن العمل فى القناة التى تبنيها لتحويل نهر الأردن وبعد أقل من شهرين أعلنت إسرائيل وقف العمل فى المشروع الذى كان من شأنه أن يضمن لهما التحكم بالموارد المائية المهمة لجميع دول المنطقة.

* تعرض الرئيس رقم 35 جون كنيدى (1961– 1963) لعرض مثير للدهشة فقبل الإنتخابات الرئاسية الأمريكية للعام 1960 وفى أثناء مأدبة عشاء أقيمت فى منزل إبراهام فينبرج صاحب النفوذ فى الشئون اليهودية وفى الحزب الديمقراطى تقدم أحدهم من جون كنيدى وقال أنه يعرف أن حملته الإنتخابية تواجه صعوبة مالية وعرض باسم المجموعة!! المساعدة وبمقدار كبير إذا تعهد كنيدى بأن يسمح لهم – للإسرائيليين – عندما يصبح رئيساً بأن يرسموا خط السياسة الشرق أوسطية للسنوات الأربع القادمة ولم يوافقه كنيدى أو يختلف معه فقد كان يسمع ثم رد بتعليق عام وحذر ثم غير موضوع الحديث.

* تعاطف الرئيس رقم 36 ليندون جوانسون (1963–1969) مع المضطهد – وهو هنا إسرائيل فى نظره – وإستجاب لمطالبها ومطالب اللوبى الإسرائيلى حيث دعم بكل همة ونشاط مجهود إسرائيل الحربى عام 1967

حيث إنهالت المساعدات العسكرية وغيرها عليها دون إنقطاع وعارض بعناد إنزال عقوبات عليها أو إرغامها على الإنسحاب من الأراضى التى إحتلتها وتستر على أغرب كارثة فى تاريخ الأسطول الأمريكى ألا وهو الإعتداء الإسرائيلى على سفينة التجسس الحربية الأمريكية «ليبرتى» يوم 8 يونيو 1967 مبرراً بذلك بأن ما حدث وقع بطريق الخطأ وأن إسرائيل أعلنت إعتذارها عن هذا الخطأ!! ومن المعروف أنه كان أثناء رئاسته للكونجرس الصديق الذى تعتمد عليه جماعات الضغط (اللوبى الإسرائيلى).

* هب الرئيس رقم 37 ريتشارد نيكسون (1969 - 1974) بكل قواه للدفاع عن إسرائيل حينما حاولت الدول العربية إسترجاع الأراضى التى إحتلتها إسرائيل عام 1967 حيث أمر فى عام 1973 (حرب أكتوبر) بإقامة جسر جوى لتزويدها بالأسلحة وغيرها من التموينات وأمر بوضع القوات الأمريكية في جميع أنحاء العالم فى حالة الطوارئ القصوى لكبح الإتحاد السوفيتى عن الإقدام على القيام بدور أكبر.

* فاز الرئيس رقم 39 چيمى كارتر (1977-1981) بنسبة 68% من أصوات اليهود فى الإنتخابات الرئاسية وكتب الصحفى اليهودى بول إبرامر بعد فوزه يقول: «إن الرئيس الجديد مدين بفوزه لليهود ولن تسمح له أن ينسى ذلك!!» ورغم دوره فى تحقيق الهدف الذى طمحت إليه إسرائيل وهو معاهدة السلام بينها وبين مصر (إتفاقية كامب دافيد في 26 مارس 1979) فقد تخلى عنه يهود كثيرون عندما سعى وراء تجديد إنتخابه عام 1980.

* برعاية الرئيس رقم 42 بيل كلينتون (1993- 2000) عقدت منتصف 2000 قمة كامب ديفيد بين رئيس الوزراء الإسرائيلى إيهود باراك ورئيس السلطة الفلسطينية ياسر عرفات غير أن الأطراف لم تتمكن من الوصول إلى إتفاق محدد وأعلن عن فشل القمة رسمياً بسبب عدم القدرة على الإتفاق على مسألة القدس والأماكن المقدسة فيها وحيث تخضع المفاوضات لأسس مصلحة الأمن الإسرائيلى وتصوراته للسلام والإستعداد المحدود لأعطاء الفلسطينيين بعض الحقوق الدينية والسياسية والديموجرافية فيما يتعلق بمدينة القدس وفى ظل مقايضات غير عادلة وغير متوازنة وفى عهده - إدارة كلينتون - شغل اليهود مناصب أربعة وزراء ومستشار الأمن القومي ورئيس وكالة المخابرات المركزية و13 مستشاراً فى البيت الأبيض و24 سفيراً!!!

* بعد أن أدت أوروبا دورها فى تبنى مشروع الدولة الإسرائيلية بوعد بلفور الذى أعلنه وزير الخارجية البريطانية آرثر جيمس بلفور فى 2 نوفمبر 1917 والذى كان نصه: «إن حكومة جلالة الملك تنظر بعين العطف إلى إقامة وطن قومي فى فلسطين للشعب اليهودى وسوف تبذل أقصى جهودها لتسهيل هذه الغاية» بعد هذه الخطوة قدم حاكم الأرض وما عليها من بشر الرئيس رقم 43 چورج دبليو بوش (2000) المفاجأة المذهلة وهى رسالة الضمانات لإيرئيل شارون رئيس الوزراء الإسرائيلى فى 16 أبريل 2004 التى أجهضت عن عمد مبدأ التفاوض وأغتالت الحقوق الفلسطينية المشروعة التى تؤكدها القرارات الدولية كما أعطت إسرائيل حق الإحتفاظ بما يسمى الكتل السكانية الكبرى المقامة عليها المستوطنات فى الضفة والقدس مثل «معاليه أوديم» و «غوش غطسيون» بدعوى أن الحقائق الديموجرافية الجديدة على الأرض يجب أن تؤخذ في الحسبان وقرر أنه لا عودة للاجئين الفلسطينيين المشتتين في بقاع الأرض إلى ديارهم.

وأصدر من منطلق الوصاية على الكرة الأرضية فى 14 أكتوبر 2004 قانون مراقبة الأعمال المعادية للسامية عالمياً GLOBAL ANTI SEMITISM REVIEW ACT والذى قصر السامية على اليهود والذى قدمه عضو الكونجرس الصهيونى الشهير «توم لانتوس» والذى سيكون العرب أول ضحاياه حيث أعلن الرئيس بوش: أن الدفاع عن الديمقراطية يعنى مهاجمة معاداة السامية وهزيمة الأشرار الذين يعادون اليهود!!.

كما إعترض الرئيس بوش على قرار محكمة العدل الدولية بلاهاى بوقف بناء وهدم الجدار العنصرى العازل الذى قامت إسرائيل ببناؤه لإحتواء القدس وفصلها عن محيطها الفلسطينى والعربى.

ولعلنا نتذكر أن الرئيس بوش - وليس أحداً غيره - هو الذى أطلق تعبير محور الشر Axis of Deril على إيران وكوريا الشمالية وإتهمهما بأنهما فى الطريق لصناعة سلاح نووى رغم أن إسرائيل سادس دولة نووية فى العالم تمتلك ترسانة نووية لم يجرؤ على إنتقادها.!!

أيباك..والكابيتول هيل

يصنف أعضاء الهيئة التشريعية الأمريكية مجلس النواب (435 عضواً) ومجلس الشيوخ (100 عضواً) أربع فئات:

*الأولى تعطى لإسرائيل ما تريد.

*الثانية تضم أشخاص تساورهم بعض الشكوك غير أنهم لا يجرؤن على الخروج عن الخط فلا يقولون شيئا.

*الثالثة تضم أشخاص لديهم شكوك عميقة ولكنهم لا يستطيعون أكثر من أن يحاولون سرا.

*الرابعة - وهم قلة - فيحاولون علانية ويتحدون ما تفعله إسرائيل.

- قال HERVYM DYMALLY: "إن إنتقاد إسرائيل فى الكنيسيت (البرلمان الإسرائيلى) أسهل من إنتقادها هنا فى بلاد حرية الكلام فى الكابيتول هيل (الكونجرس الإمريكى)

- قال السيناتور وليام فولبرايت والذى وصفته صحيفة النيويورك تايمز بأنه أكثر منتقدى السياسة الأمريكية صراحة: إن إسرائيل وضغوطها التى لا نهاية لها على USA من أجل المال والسلاح وحصولها دائماً على ما تريد وأكثر "يسئ إستعمال صديقة طيبة" "إن أكثرية عظمى فى مجلس الشيوخ الأمريكى تؤيد إسرائيل وكل شىء تريده إسرائيل تأييداً تاماً وهذا ما ثبت المرة تلو المرة ولقد منحت USA إسرائيل دعما غير محدود لتوسعها غير المحدود. وظهر فولبرايت في برنامج «واجه الأمة» التليفزيونى فأعلن أن: «مجلس الشيوخ خاضع للسياسات الإسرائيلية المؤدية للمصالح الأمريكية وإن الولايات المتحدة تتحمل قسطاً كبيراً جداً من المسئولية عن إستمرار العنف فى الشرق الأوسط ومن الواضح تماماً أنه لولا دعم الولايات المتحدة بالمال والسلاح وغيرها بلا حساب لما فعل الإسرائيليون ما يفعلونه اليوم.»

.. وشهرت رابطة مكافحة الإفتراء والتشهير بفولبرايت فى كتابها «اللاسامية الجديدة» وتدخلت أيباك فى الإنتخابات ففقد مركزه الرسمى كسيناتور.

.. وكان من الطبيعى أن يساق إلى المشنقة السياسية من أجل ثنى الأعضاء الآخرين عن التصريح بآرائهم وإنتقاد إسرائيل وجعله عبرة على الطريقة الإليزابيثية (تقول الحكايات أن الملكة إليزابيث الأولى كانت تشنق أدميرالاً من حين لآخر ليتعظ الآخرون).

* كان PAUL FINDLEY النائب عن إيلنوى لمدة 22 سنة متصلة هدفاً لحملة دعائية وأصبح بفضل الدولارات العدائية المتدفقة من أعضاء اللوبى «أيباك» (عدو إسرائيل رقم واحد) كما أصبحت الحملة ضد إعادة إنتخابه الشغل الشاغل «لأيباك» وذلك لأنه حاول العمل من أجل السلام فى الشرق الأوسط ولعلاقاته ونشاطاته مع منظمة التحرير الفلسطينية وتعالت أصوات «أيباك» تدعو وتطلب وتلح بضرورة إسقاط عضويته وتحقق لها ما أرادت فى الإنتخابات التالية حيث كان آخر عهده كنائب ونشر بعدها كتابه «من يجرؤ على الكلام» اللوبى الصهيوني وسياسات أمريكا الداخلية والخارجية» مؤكداً أن السياسة الأمريكية فىالشرق الأوسط أصبحت صناعة إسرائيلية!!

* نجحت أيباك» فى دفع أحد رجال الكونجرس السيناتور براوينال إلى تقديم مسودة مشروع قرار فى 19أبريل 2005 يطلب الإعتراف بالقدس عاصمة (لا تقبل التقسيم) لإسرائيل! ومن المعروف أن حرص اليهود على القدس التى يطلقون عليها جبل الهيكل دفعهم إلى العمل من أجل جعلها يهودية 100% ولذلك بدأت مشاريع تفريغها من سكانها الأصليين منذ اليوم الأول الذى إحتل فيه اليهود القدس الغربية عام 1948 ثم القدس الشرقية عام 1967 ولعلها المرة الأولى فى التاريخ كما يقول السفير محمد بسيونى التى يحاول برلمان دولة أن يقرر عاصمة دولة أخرى!

أيباك... والبنتاجون

يكتشف IES JARKA مساعد وزير الدفاع الأمريكى عن قوة تأثير أيباك على صانعى القرارات فى USA فيقول "إنهم - الإسرائيليون - لا يقبلون لا كجواب ولا يستسلمون أبداً فيأتى ضابط الإتصال العسكرى في السفارة الإسرائيلية في واشنطن إلى وزارة الدفاع (البنتاجون) طالباً الموافقة على شراء مادة عسكرية فى لائحته مصنفة بين الممنوعات بسبب تكنولوچيتها المتقدمة والسرية جداً وكنت أبلغه رد البنتاجون الرسمي:

- يوسفني إذا كان الجواب لا فلن.نفرج عن هذه التكنولوچيا فيقول:

- شكراً جزيلاً. إذا كان هذا هو موقفك الرسمى نحن ندرك أنك لست فى موقع لعمل ما نريد أن يعمل. أرجوك إلا تستاء إن نحن تجاوزناك فالقرارات دائماً تتخذ على أعلى المستويات ودائماً سياسية!!

* قال TOMAS PIANKA وهو ضابط سابق فى وكالة الأمن الملحقة بالبنتاجون «فى حرب 1973 (حرب أكتوبر) طلب الإسرائيليون تزويدهم على وجه السرعة بقذائف من طراز 90 مم وبحث البنتاجون فلم يجد لديه شيئاً منها فبعثوا رسالة إلى إسرائيل: «نأسف لقد بحثنا فى كل المخازن والمستودعات فلم نجد أيا من الذخيرة التى تحتاجونها» ورد الإسرائيليون برسالة مذهلة تقول: «بلى لديكم. فهناك 15 ألف قذيفة من هذا العيار فى مستودع مشاة البحرية الأمريكية المارينز» فى هاواى (العاصمة هونولولو) وبمراجعة هاوا» فإذا هذه الكمية حقيقة هناك!!

* يذكر الأدميرال TOMAS MOORER مثلاً مثيراً على سلطة اللوبى «أيباك» أيام كان رئيساً لهيئة الأركان المشتركة الأمريكية ففي أثناء الحرب العربية الإسرائيلية عام 1973جاءه مردخاى جور الملحق العسكرى الإسرائيلى فى السفارة الإسرائيلية بواشنطن فى مكتبه بمبنى البنتاجون الضخم الممتد على ضفة نهر اليوتوماك طالباً منه أن تزود الولايات المتحدة إسرائيل بطائرات مجهزة بصواريخ جو - أرض مضادة للدبابات من تكنولوچيا عالية يطلق عليها إسم «مافرك» ولم يكن لدى الولايات المتحدة حينذاك سوى سرب واحد مجهز بهذه الصواريخ فقال مور لجور:

- لا أستطيع أن أعطيكم هذه الطائرات فليس لدينا منها سوى سرب واحد أضف إلى هذا أننا ما زلنا نجربه لإقناع الكونجرس بحاجتنا إلى هذا النوع من العتاد . وإذا أعطيناكم السرب الوحيد لدينا أقام الكونجرس القيامة علينا».

وقال مردخاى:

- أنت تعطينا الطائرات ونحن نتكفل بالكونجرس! .. وهكذا فعل! وذهب سرب أمريكا الوحيد المزود بصواريخ «مافرك» إلى إسرائيل.

أيباك..والدبلوماسيين

* يقول السفير الأمريكي السابق DON BERGUS: «إننا كنا فى وزارة الخارجية في مبناها ذو الثمانية طوابق فى حى فوجي بوتوم بواشنطن نتندر بأنه إذا أعلن يوماً رئيس وزراء إسرائيل أن الأرض مسطحة أصدر الكونجرس خلال 24 ساعة قراراً يهنئه فيه على هذا الإكتشاف!»

* أضاع GEORGE BALL أشهر الدبلوماسيين الأمريكيين والرجل الثاني فى وزارة الخارجية الأمريكية على نفسه فرصة تعيينه وزيراً لخارجية الرئيس چيمى كارتر بمقالة عنوانها: «الأزمة القادمة فى العلاقات الإسرائيلية الأمريكية» نشرتها مجلة الشئون الخارجية FOREIGN AFFAIRS ذات السمعة الممتازة والتي لا يقرأها إلا الصفوة فقد أثارت عاصفة إحتجاج من جانب اللوبى الإسرائيلى وتدخلت «أيباك» وعين ساروس فانس وزيراً للخارجية ودفع ثمن صراحته حول السياسة الإسرائيلية التى لولاها لكان تعيينه أمراً محتوماً وطبقاً لرواية ZHIGNIEW BREZEZINOKI مستشار كارتر للأمن القومى فى كتاب «السلطة والمبدأ» أن بول إستبعد على إعتبار

أن موقفه المثير للجدل من الشرق الأوسط قد يعرقل عمله!

أيباك... والـCIA

* يذكر RICHARD HELMS مدير وكالة المخابرات المركزية الأمريكية الـ CIA ما حدث في حرب 1967 عندما طلبت إسرائيل بعض الأسلحة فزودت بأنواع غير الأنواع المطلوبة وجدد الإسرائيليون الطلب مع ذكر أرقام الأسلحة الرمزية والتي يفترض أن تكون سرية للغاية وذلك كما يقول هيلمز تلميح إلى أن البنتاجون ربما لم يفهم المواد المطلوبة تماماً ويضيف: لقد كانت هذه هي طريقتهم ليثبتوا أنهم يعرفون تماماً ما يريدون وأنه لم يكن تخفى عليهم أى أسرار مهمة حتى ولو كانت في المقر الرئيسى (CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY CIA) في لانفلى قرب واشنطن.

* يقول عميل سابق في الـ CIA أن الولايات المتحدة تسكت على عمليات الموساد في الأراضى الأمريكية بسبب ترددها في إغضاب الجالية اليهودية الأمريكية. كما أن هناك صهاينة أو متعاطفون آخرون يقدمون دعماً قوياً للنشاط التجسسى الإسرائيلي وتحصل إسرائيل على معلومات كثيرة من غير داع للتجسس حيث تعطى لها طوعاً لأنها بارعة في إستغلال الموظفين المتعاطفين الذين يستطيعون الوصول إلى كل الإدارات والأقسام التي تتعامل بالأمور المتعلقة بالسرية»

أيباك.. وأجهزة الإعلام

المشكلة ليست فقط إرهاب «أيباك» للساسة الأمريكيين بل إرهاب بعض الصحفيين الأمريكيين وإذا لم يكن فإرهاب المحررين الذى لا يفوقه إلا إرهاب الناشرين وتعمل «أيباك» بنشاط لمنع الصحفيين من السباحة ضد تيار الموالاه لإسرائيل ونجحت في اللعب بمشاعر الخوف والفزع لدى الأمريكيين من هاجس الإرهاب الإسلامي.

* كلما ظهر تصريح أو مقال مضاد لإسرائيل أو مؤيد للعرب جاء رد فعل «أيباك» عليه فورياً وكاسحاً بأساليب تتجاوز حد الرد المشروع على المناقشة من تلطيخ سمعة أو توبيخ عنيف إلى نبذ المجتمع ورسائل حقد ومكالمات تليفونية من مجهولين وتهديدات للسلامة الشخصية وفي إندفاعهم لإخراس المنتقدين لا يتورعون عن إستخدام إجراءات متطرفة! ولا ننسى دورها في غرس الكراهية للعرب والمسلمين في النفس الأمريكية وإشاعة صور سلبية عنهم في وسائل الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية.

* كتب الصحفي رولاند إيفانس يقول: «عندما تكتب شيئاً يبدو مناوئ لإسرائيل يأتينا البريد من حدب وصوب بالنغمة نفسها» معاداة السامية! «وهو نمط لا يتغير».

* كتب الصحفي هارولد بايتى يقول: «إن صيحة اللاسامية القبيحة هي التي يستعملها اللوبي «أيباك» لحمل غير اليهود على قبول وجهة النظر الصهيونية بشأن الأحداث العالمية أو على إلتزام الصمت أو على إغفال وسائل الإعلام الأمريكية غير المبرر لبعض الأنباء المهمة والمعلومات الأساسية في معالجتها للنزاع العربي الإسرائيلي.

العرب الأمريكيون.. وثقافة الرضا بالقليل!

الذى يثير لدى المرء شعوراً بالإنقباض وخيبة الأمل أن تأثير اللوبي العربي - إن صح التعبير - والجالية الإسلامية في أمريكا محدود للغاية أو بالأصح غير موجود فالأغلبية صامتة ينصرفون وراء لقمة العيش وسعياً في دروب الحياة ويتجنبون المواجهة من أجل تفادى الخطر ولعلى أضيف ملاحظة أخرى أراها ضرورية تلك هي أنهم يفرحون بزيارة الرئيس بوش لمركز إسلامي أو تلبية دعوة إفطار رمضانية في جمعية إسلامية ويهللون لتصريح مسئول أمريكي دعائي بأن «العنف ليس إسلامياً والإرهاب ليس عربياً».

ولعل أبرز التجمعات العربية في الولايات المتحدة هي:

1- مجلس العلاقات الإسلامية الأمريكية المعروفة إختصاراً بإسم «كير» COUNIL ON AMERICAN ISLAMIC RELATION (CAIR)

وهي كبرى منظمات الحقوق المدنية المسلمة الأمريكية بواشنطن (30 فرعا).

2- الجمعية الوطنية للعرب الأمريكيين وهي منظمة خاصة مقرها واشنطن وربما يكون مفيداً - وضرورياً - أن نلقى نظرة على وجهات نظر وآراء الأمريكيين أنفسهم بالنسبة للعرب الأمريكيين في الولايات المتحدة.:

* قال النائب PAUL FINDLEY: ليس هناك لوبيات عربية أمريكية مؤثرة وما وجد منها لا يزال قليل الخبرة ولم تبدِ السفارات العربية في USA إهتماماً كبيراً بأن يكون لها تأثير على أعضاء الهيئات التشريعية وإذا ما أراد عضو الكونجرس الإستماع إلى وجهة النظر العربية وجد صعوبة في العثور على متحدث عربي يشرحها له».

* قال البروفيسور SETH TILLMAN: «يذكر مؤيدو إسرائيل أحياناً شركات النفط العربي كشريك في اللوبي العربي في USA غير أن هذا الدعم لا يصمد في وجه التمحيص الدقيق.

* قال HAROLD SEUNDERS: عندما تتقدم جماعة عربية تهتم بإنحياز USA إلى جانب إسرائيل أو تظهر الإستغراب لأن واشنطن تسمع إسرائيل قبل غيرها غالباً ما يبدأ أفرادها بالجدل فيما بينهم فقد يعترض أحدهم على التركيز على المشكلة الفلسطينية وقد يطلب آخر أن تكون مشاكل لبنان هي نقطة الإرتكاز فهم منقسمون متصادمون لا يتفقون مقدماً على ما يريدون قوله وشكاويهم عامة تقريباً من غير تحديد خلافاً للوبي الإسرائيلي الذى يأتى وبيده لائحة محددة المطالب شديدة الوضوح مطالبين بنتائج محددة وأهدافاً محددة.

* قال EVAN WILSON: «ليس هناك ما يسمى لوبى نفط عربي لأن منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول AOPEC لا تمارس ضغطا يذكر على مخططى السياسة الأمريكية كما أنها تتجنب إتخاذ مواقف عامة من قضايا الشرق الأوسط أو حتى فرضها على الكونجرس.

* قال MERWYN DUMALLY نائب كاليفورنيا الوسطى: «اليهود الأمريكيون يسخون على المرشحين السياسيين بالمال والجهد بينما يندر أن يبذل العرب الأمريكيون شيئاً من هذا أو ذاك ومعظمهم لا يقومون بنشاط ضاغط لأنهم لا يدركون أهميته وليس لديهم إحساس «بالتصدق السياسي» وهذا يؤدي إلى ضعف الأداء ومن ثم محدودية القدرة على التأثير والضغط.

... وإذا كان الأمر كذلك - وهو كذلك بالفعل - فليس هناك من يتحمل اللوم إلا نحن!

وتثور الأسئلة من جديد وتتزاحم في الأذهان.

أين العرب الأمريكيون؟ وإلى متى هم صامتون؟ وماذا هم فاعلون؟

من عنده الإجابة فليتفضل أما أنا فأفضل تعليق عدم التعليق!!

مقتطفات من دراسة المفوضية الأوروبية

حول سياسات وأولويات النقل البحرى في دول حوض المتوسط والتى تشير إلى تحسن الموانى المصرية

* بالإضافة إلى أهمية التجارة البحرية في شمال وجنوب المنطقة، أصبح للنقل البحري أهمية بالغة في حوض البحر المتوسط بسبب تزايد التدفقات الشرقية - الغربية وبصفة خاصة من آسيا، هذه التدفقات سواء من نشاط الترانزيت أو من أنشطة إعادة الشحن تفيد حركة التجارة وتؤدى إلى إنتعاش الإقتصاد بصورة كبيرة في المنطقة (فيما سبق كانت هذه التدفقات تشتمل على المرور عبر قناة السويس في مصر حيث يتم تفريغ البضائع في الموانى المحورية المعنية ثم يتم التوزيع من خلال سفن المغذيات)

* في معظم دول MEDA يوجد قصور في الإطار التنظيمي المنظم لأنشطة النقل البحرى وذلك فيما يتعلق بمشاركة القطاع الخاص في هذه الأنشطة (مع وجود بعض الإستثناءات مثل قبرص ومالطا ومؤخراً مصر وذلك فيما يتعلق بالسياسة البحرية الجديدة والإطار التنظيمي الذى أقرته الحكومة).

* في كل من مصر، إسرائيل، سوريا ولبنان تم تنفيذ سياسة اللامركزية إلى أقصى مدى في مصر تقوم هيئات متعددة بإدارة الميناء حيث تتمتع هذه الهيئات بحرية كبيرة في إتخاذ القرارات.

* في كل من مصر، لبنان وقبرص يشترك القطاع العام في بعض أنشطة وخدمات الميناء أما القطاع الخاص فإنه يحظى بالنصيب الأكبر مما يمثل دعماً كبيراً لهذه الأنشطة.

* في كل من مصر مالطا وتركيا فإن القطاع الخاص مشترك بالفعل في خطط ملكية وتمويل الميناء (على سبيل المثال العين السخنة وشرق بورسعيد في مصر)

* فيما يتعلق بفترات بقاء الحاويات بالموانى، فقد بلغت 20 يوماً وأكثر في بعض الموانى مما يعد أمراً خطيراً، بينما يتعين الإشارة إلى أن هذه الفترات تقع بالموانى المملوكة والتي يديرها القطاع العام حيث أن فترات الإنتظار في الموانى التي يديرها القطاع الخاص تكون أقل بكثير (على سبيل المثال فترات الإنتظار في ميناء العين السخنة بمصر تبلغ 4 -5 أيام)

• تكنولوجيا تبادل المعلومات إلكترونيا EDI

في الوقت الحالى لم ينتشر إستخدام هذه التكنولوجيا بالصورة الكافية في إقليم MEDA قامت العديد من الدول بالفعل بتنفيذ EDI في موانيها الكبيرة (على سبيل المثال بورسعيد ودمياط في مصر)

* يعتبر الإستخدام المستقبلي لتكنولوجيا نظام الأقمار الصناعية الخاص بالملاحة العالمية (GNSS) من الموضوعات ذات الإهتمام المشترك لدول MEDA، ومع ذلك قطعت بعض الدول بالفعل شوطاً كبيراً في هذا الصدد في حين إكتفت بعض الدول بالمراقبة فقط وبصفة خاصة قامت كل من الجزائر، مصر، إسرائيل، المغرب،تونس وتركيا بتنفيذه بالفعل وفي مصر تم إقامة مكتب Euromed Galileo Coperation

* كما أن عملية إشراك القطاع الخاص في إدارة الموانى توجب وجود قطاع خاص على درجة كبيرة من التقدم والتطور مع تحول المسئولية من القطاع العام إلى القطاع الخاص توجد بعض أمثلة أثبتت نجاح هذه الإصلاحات في منطقة MEDA متضمنا مينائى شرق بورسعيد والعين السخنة في مصر

* في منطقة MEDA توجد بالفعل أمثلة لنجاح شراكة القطاعين العام والخاص في مجال البنية التحتية للنقل على سبيل المثال الطرق في إسرائيل، الموانى والمطارات في مصر.



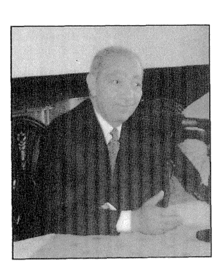
أقام قطاع النقل البحرى بالإسكندرية إحتفالاً بيوم البحرية العالمى بنادى اليخت بالإسكندرية وبدأها اللواء شيرين حسن رئيس القطاع بإلقاء كلمة معالى أفيتموس متروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية والتى جاء فيها "إن للنقل البحرى تاريخاً عظيما ومشرفا وأن الملاحة اليوم فى عصرها الذهبى فسفن الحاويات العملاقة التى تقترب من الوصول إلى حد الـ10.000 حاوية مكافئة مازالت قادرة على الإبحار بسرعة تشغيلية تبلغ 25 عقدة،كما أن ناقلات البترول الضخمة والغاز وناقلات البضائع الصب التى تنقل كميات ضخمة من الوقود والحبوب والبضائع الأخرى حول الأرض إلى جانب قطاع الخدمات البحرية غير الساحلية من منصات بترول وسفن خدمات وسفن الركاب العالمية العملاقة جميعها تستحق إعجابنا وفى كلمته قال نأمل أن تستطيع الحكومات والمنظمات والصناعة وجميع المساهمين فى جذب الإنتباه إلى الدور الفعال الذى تلعبه الملاحة وصناعة النقل البحرى فى تدعيم أساس التجارة الدولية والإقتصاد العالمى كونها الطريقة الأكثر فعالية وأماناً وصداقة للبيئة فى نقل البضائع حول العالم.

يـــوم البحـــريـــة العـــالمى

وقد شرف الحفل حضور السيد اللواء عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية والدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى والساده رؤساء الموانئ ورجال النقل البحرى والربان عاطف مرونى حيث تم تكريمه بمنحه لقب شخصية العام عرفاناً بدوره الرائد فى مجال النقل البحرى.



جائزة أحسن ميناء تخصصى





الربان ... أثناء تسلمه جائزة شخصية العام

وأفتتح حفل تسليم الجوائز اللواء عبد السلام المحجوب الذى أشاد بإستثمارات مجموعة الخرافى فى مصر وقدرة المجموعة على إدارة المشروعات الكبرى التى يأتى من بينهما ميناء بورت غالب صاحب لقب الميناء المثالى فى القطاع السياحى على مستوى مصر، وأيضاً بالمجهودات التى حققها النقل البحرى المصرى فى الفترات الأخيرة كما أكد الدكتور جمال مختار رئيس أكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا على الأهمية التى يمثلها الميناء على الخريطة السياحية فى البحر الأحمر وعلى مستوى موانى اليخوت.

وفى تصريح خاص أكد السيد لؤى الخرافى نائب رئيس مجموعة الخرافى عن سعادته بتوسع إستثمارات المجموعة فى مصر على أصعدة مختلفة مؤكداً ثقة المجموعة فى الإستقرار الكبير الذى تنعم به مصر ومشيراً إلى عزم مجموعة الخرافى على أن تتنامى هذه الإستثمارات بالصورة التى تؤكد على هذا الإستقرار وتقدم النموذج المثالى فى البناء والتنمية فى شتى المجالات.

ومن جانب أكد المهندس/ منير يوسف العضو المنتدب بشركة بورت غالب الفائزة بلقب الميناء المثالى للعام 2005 أن المساحة الإجمالية للمشروع تصل إلى 22 مليون متر مربع تتضمن 18 كيلو متر على شاطئ مرسى علم.

وأشار يوسف إلى أن الميناء مجهز بأحدث التقنيات العالمية لإستقبال اليخوت وتتضمن طاقته الإستيعابية أستقبال 1000 يخت ومن 3 إلى 6 أمتار لعمق الغاطس.



السيد لؤى الخرافى نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة الخرافى أثناء تسلمه الجائزة



اللواء مختار عمار رئيس ميناء دمياط (ميناء العام)

وأضاف العضو المنتدب لميناء بورت غالب أن المرحلة الثانية ستتضمن بناء 900 غرفة و400 شقة فندقية تطل على الميناء مباشرة فى إطار مشروع متكامل يستهدف تحويل هذه المنطقة إلى منتجع سياحى عالمى على أرض مصر.

وأيضاً كان من نصيب ميناء دمياط جائزة أفضل ميناء على مستوى مصر.

نظراً لما أحرزته الميناء فى تقدم لوجيستى ملحوظ وتطبيق الميكنة الإلكترونية لإدارة الميناء، وتوفيق أوضاع الميناء البيئية لتواكب المقاييس العالمية للسلامة البيئية ...

وقد أكد اللواء مختار عمار رئيس ميناء دمياط على أن تعميم الميكنة الإلكترونية بالميناء لم يوثر على البعد الإجتماعى للعاملين بالميناء بل أنه تم زيادة عدد العاملين بالميناء وفق إحتياجات العمل به.

وكانت جائزة أحسن ميناء تخصصى ... ميناء أدكو للغاز وسفينة العام (السفينة أدكو)



جانب من السادة الحضور



آخر أخبار هيئة قناة السويس

إحتفالات الهيئة بالذكرى الـ 49 لتأميم القناة

عقد السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس مؤتمراً صحفياً عالمياً شهدته أجهزة الإعلام المصرية والعربية والأجنبية. تحدث الفريق/أحمد فاضل عن نجاح الإدارة المصرية فى تنمية موارد قناة السويس وتحقيق أعلى إيراد فى السنة المالية 2005/2004 منذ إفتتاحها الأول بلغ 3.3 مليار دولار كما تحدث عن تطوير المجرى الملاحى وتحديات المنافسة مع الطرق البديلة وسبل مواجهتها بأعلى تقنية فى دراسة أسواق النقل البحرى العالمى.

الملاحة فى قناة السويس

أصدر قسم الإحصاء - إحصائية الملاحة عن الثمانية شهور عن عام 2005 جاء فيها

إجمالى عدد السفن العابرة 11835سفينة حمولاتها 435.685 مليون طن بزيادة 759 سفينة بنسبة 6.9% والحمولات بزيادة 31.186 مليون بنسبة 7.7% عن نفس الفترة من عام 2004

##من بين السفن العابرة:

* 2284 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 094.867 مليون طن.
* 2408 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 70.602 مليون طن .
* 26 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 1.127 مليون طن
* 1183 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 11.853 مليون طن
* 4293 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 209.490 مليون طن
* 1022 حاملة[صنادل - جرارات متحركة - سيارات] حمولاتها الصافية 43.740 مليون طن
* 48 سفينة ركاب حمولاتها الصافية 898 مليون طن
* 571 سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 3.108 مليون طن

##بمقارنة إحصائية الملاحة عن الثمانية شهور من عام 2005 بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2004 نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:

ناقلات البترول بمقدار 3.406 مليون طن بنسبة 3.7%
سفن الحاويات بمقدار 25.576 مليون طن بنسبة 13.9%
حاملات السيارات 2.396 مليون طن بنسبة 6.9%
سفن بضائع عامة 2 ألف طن
ناقلات مشتركة 236 ألف طن بنسبة 26.5%
حاملات صنادل 64 ألف طن بنسبة 51.2%
سفن الركاب 162 ألف طن بنسبة 22%
سفن الصب 3.403 مليون طن بنسبة 5.1%

* وقد بلغ إجمالى إيرادات القناة فى الثمانية شهور من عام 2005 - 2.269 مليار دولار.

سباق القناة الدولى

أسفر سباق القناة الدولى لسباحة المياه المفتوحة والذى أقيم تحت رعاية السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمشاركة 36 سباحاً وسباحة من 12 دولة بالآتى:

** فاز بالمركز الأول مارتن فان دوفين من هولندا ، فاز بالمركز الثانى جيل ربندى من فرنسا، وفى المركز الثالث جاء ستيفان جوسو من فرنسا أيضاً.

** وجاء ترتيب محمد عبدالحميد سرور سباح هيئة قناة السويس ضمن العشرة سباحين الأوائل حيث حصل على المركز التاسع

هذا - وقد تم توزيع الجوائز والكئوس المقدمة من هيئة قناة السويس على أوائل السباحين والسباحات وكذا رموز السباحة ويأتى على رأسهم السيدة/ شيلى نيلى سميث مندوب الإتحاد الدولى للسباحة والسيد / محمد السيد نائب رئيس الإتحاد المصرى للسباحة، والسباح العالمى عبد اللطيف أبو هيف والسباحة سامية منصور

زيـارة وفـد كليـة الـدفـاع الوطنى

ألتقى الفريق/أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمركز التدريب البحرى والمحاكاه بالإسماعيلية بوفد يضم هيئة تدريس كلية الدفاع الوطنى والدارسين من مختلف البلاد العربية برئاسة اللواء أ.ح/ عدلى مصطفى إمام مدير كلية الدفاع الوطنى تحدث الفريق/ فاضل عن إنجازات هيئة قناة السويس والجهود التى تبذلها لتظل القناة ممراً ملاحياً عالمياً متطوراً يواكب أحدث التقنيات للسفن التى تبنى بترسانات العالم كما أوضح سيادته الدراسات التى تقوم بها لجنة الرسوم والوحدة الإقتصادية لجذب سفن الخطوط الطويلة والغاز والركاب للمرور بقناة السويس بنظام الحوافز كما تحدث عن مشروعات تطوير القناة مما أدى إلى زيادة إيرادات القناة للعام المالى 2005 إلى 3.3 مليار دولار وهو أكبر عائد حققته القناة منذ إفتتاحها كما أجاب السيد الفريق رئيس الهيئة على أسئلة السادة الضباط

وقد أهدى الفريق / فاضل هدايا تذكارية لرئيس وأعضاء الوفد كما أهدى السيد/ مدير كلية الدفاع الوطنى للسيد الفريق / أحمد فاضل رئيس الهيئة درع الكلية

نظام العبور السريع

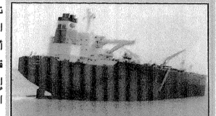
عبور السفن قناة السويس لم يعد مقيداً بالمواعيد المقررة، يمكنها أن تدفع أكثر وتعبر فى أى وقت بعد تلك المواعيد هذا الأسلوب إستحدثته هيئة قناة السويس وتطلق عليه نظام العبور السريع

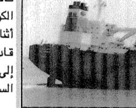
الفريق احمد على فاضل رئيس هيئة القناة يشرح هذا النظام قائلاً: تعبر القناة يومياً ثلاث قوافل الأولى والثانية من بورسعيد والثالثة من السويس فإذا أرادت السفينة العبور ضمن قافلة الشمال الأولى فعليها الدخول قبل الساعة السابعة مساءً دون دفع رسوم إضافية فإذا دخلت بعد المواعيد المقررة تدفع رسوماً إضافية قدرها 3% بحد أقصى 7 آلاف SDR وحدة خاصة لتقدير رسوم القناة إذا دخلت من الساعة 7 مساءً إلى 9 مساءً وترتفع النسبة إلى 5% بحد أقصى 10.5 ألف SDR من الساعة 9 مساءً إلى 10 مساءً

أما فى حالة الدخول بعد الساعة العاشرة مساء والقافلة الأساسية بدأت فى التحرك فتدفع رسوماً إضافية قدرها 10% بحد أقصى 20 ألف SDR ويقول رئيس الهيئة: إن SDR هى وحدات حقوق السحب الخاصة التى يتم تقدير الرسوم على أساسها وتتكون من سلة عملات هى (45% دولار أمريكى و15% ين يابانى و29 يورو و11% إسترلينى) وSDR يساوى 1.45 دولار بسعر اليوم وتتغير قيمته تبعاً لتغير قيمة العملات الرئيسية الأربع

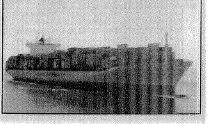
وأوضح الفريق فاضل أن الرسوم الإضافية ليست "جباية" على السفن وإنما نظير 15 خدمة إضافية يتم تقديمها منها توفير مرشدين إضافيين ورسوم الحجر الصحى وإعداد القاطرات

وأشار إلى أن هذا النظام يحقق للقناة دخلاً شهرياً إضافياً يتراوح بين2.7 و3 ملايين دولار





ناقلة البترول العملاقة الكويتية(ALAWDAH) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من هولندا ومتجهة إلى الكويت، وتبلغ حمولتها الساكنة 284532 طناً



الحاوية الضخمة الدانماركية (GUDRUN MAERSK) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من اليابان ومتجهة إلى الدانمارك، وتبلغ حمولتها الكلية 100327 طن

نشأت الديهى يكتب

سيطرة رأس المال على الحكم .. لماذا؟

« سيطرة رأس المال على الحكم » عبارة بسيطة مكونة من كلمات قليلة كثيراً ما قرأت أن أهم مبادئ ثورة الضباط الأحرار في يوليو عام 1952 كانت القضاء على سيطرة رأس المال على الحكم .. وبالفعل قام الثوار بشرعية الثورة بتفكيك قواعد وآليات الإقطاع وبدأت عمليات التأميم والمصادرة وتم إعادة كل تلك الممتلكات إلى الشعب المصرى الذى للأسف لم يستفد من هذا ولا ذاك، ولا يعد هذا قدحاً أو ذماً في تلك العبارة البراقة « القضاء على سيطرة رأس المال على الحكم » ولكن كل الذم وكل القدح للتطبيق السيء، أما الفكرة البراقة الوطنية كانت جيدة وتنشد تحرير القرار السياسى من قبضة رجال الأعمال أو الاقطاعيين.

واستمرت الثورة بشرعية كاملة حتى بدأت تتآكل تلك الشرعية على مقاصد الهزائم الوطنية، وجاءت حرب أكتوبر وبدأت شرعية جديدة وهكذا حتى وصل بنا الحال إلى ما وصلنا إليه من أحوال، اللقطة الحالية لأي متابع أو حتى غير متابع يرى عودة الإقطاعيون الجدد ولكن هذه المرة لا ليسيطرو على مجريات الإقتصاد وإنما للسيطرة على مجريات القرار السياسي برمته، انظر معي وتأمل عزيزى القارئ إلى كافة القطاعات الحيوية فى مصر (مجلس الشعب) (مجلس الشورى) (الحزب الوطنى) (مجلس الوزراء) (لجنة اللجان وجنة الولدان لجنة السياسات) ماذا هناك يا ترى .. سوف نرى رجال يصفون أنفسهم بأنهم (رجال أعمال) ومنهم من طور المسمى إلى (رجال صناعة) والبعض في طريقة لإستعارة لفظ (رجال إقتصاد) الجميع بدأ فى الإجهاز؟ على المناصب السياسية فأى منصب سياسى سوف يفيد (الأعمال) أو (الصناعة) أو (الإقتصاد) هكذا يقول هؤلاء، لكنى أرى ورؤيتى غالباً ما تكون حزينة على وطن مسلوب وشعب مقهور أن كل تلك المناصب السياسية لخدمة هؤلاء الرجال بشخوصهم لا بأعمالهم، مجلس الشعب المصرى، برلمان مصر، مجلس الأمة، ذلك المجلس الذى ضم الشرفاء من الوطنيين والمناضلين والأحرار من سعد زغلول وحتى محمد مرسى بصرف النظر عن الإنتماءات الحزبية، أصبح الآن مجلساً لرجال الأعمال لا مجلساً للشعب الفقير لقد توغل رجال الأعمال وسيطرو على مجريات الأمور في البرلمان ولم يكتفوا بذلك بل تسللو عبر لجنة السياسات أو لجنة (أهل الجنان) إلى الوزارة وأصبحت وزارة رجال الأعمال، والمفروض أن مجلس الشعب يمثل الشعب ولكن يبدو أن هؤلاء ظنو أن الشعب المصرى تحول إلى رجال أعمال في مجمله لذلك فكل ممثليه من رجال الأعمال، لقد أفرزت الفترة الماضية بأيديولوجياتها مجموعة ضخمة من رجال الأعمال أصبحوا في بؤرة صنع القرار، لقد صرخت وتألمت – ولكن لا حياة لمن تنادى – حينما دخل أحمد عز البرلمان وصدمت وكدت أصاب بالجنون حينما عينوه مسئولاً عن لجنة الخطة والموازنة أخطر وأهم لجان المجلس، لقد أصبح (عز) الذي يمتلك أكثر من 60% من مصانع الحديد (وخاصة حديد التسليح) فى مصر وله تعاملات ضخمة مع وزارة المالية والتجارة الخارجية أصبح الرجل فى موقع المراقب والمتابع والمشرع والمحاسب لوزراء هذه الوزارات، وبالله عليكم هل تستقيم الأمور ويقف (عز) رئيس لجنة الخطة والموازنة وصاحب مصانع الدخيلة والسادات والعاشر والسويس هل يستطيع أو يقبل أن يفرض رسم أو ضريبة 1 في الألف علي صناعته، هل يستطيع أن يكون محايداً وهو يشرع القوانين والقرارات المنظمة للجمارك والإستيراد والتصدير؟ إنني لا أطعن في ذمة أحد معاذ الله ولكنى أرى تداخلاً وازدواجية لابد وأن تحدث بين الأمرين ونأتى للجنة الإسكان واللجنة الإقتصادية والشباب والسياحة سنجد كل هذه اللجان ومعظم أعضاءها من رجال الأعمال، فهل سينادى هؤلاء ويدافع هؤلاء عن مصالحهم وأعمالهم وأموالهم أم سيدافعون عن الشعب الذى يعانى الأمرين من الإحتكار المحلى أو الإغراق الخارجى وولاة الأمر لا يدافعون إلا عن مصالحهم وأعمالهم، لقد رأيت رجال أعمال لا يملكون من الدنيا إلا الملايين لا فكر لا رؤية ولا أى شيء سوى الملايين والحسابات يتسلل هؤلاء إلى مراكز اتخاذ القرار وبأموالهم يصبحوا نجوماً في عالم السياسة والسياسيون الحقيقيون يجلسون على المقاهى بلا عمل أو ممارسة فعربة الوطن ما عادت تسع سوى أصحاب الملايين أما أصحاب الملاليم لا مكان لهم في عربة الوطن المندفعة نحو الهاوية، إن شاباً لا يملك فكراً أو رؤية لا سياسية ولا إقتصادية ولكنه أصبح فى غفلة من الزمن من رجال السياسة والحزب بل وله كلمة ولا رأى فى اختيار أعضاء كوادر الحزب ومرشحى الحزب الوطنى في الإنتخابات النيابية، إننا نعيش عصراً غريباً يجعل الحليم حيران، وإعمال العقل هو أخطر شيء على العقل، الثوابت صارت متغيرات والمتغيرات صارت ثوابت، والكارثة أننا لا ندرى ما هى الصورة غداً، المسألة صارت ضبابية أصحاب الرأى والفكر والمنطق من يملكون مفتاح الإصلاح الحقيقى موجودون ولكن في ثلاجة خاصة بالتجميد، لقد تم تجميد جميع من لهم رؤية وطنية خالصة وصارو خارج حلبة العمل الحقيقى وتولى المسئولية مجموعة من رجال الأعمال يحاربون من أجل مصالحهم لا من أجل مصالح وطن وشعب مقهور وفى نهاية مقالى أتساءل متى تتساقط أوراق الخريف؟ ومتى أرى إجابة على سؤالى من هو أنس الفقى الذى تولى إعلام مصر؟..

إدارة المخاطر ودمج أنظمة تكنولوجيا المعلومات

عقد مؤخراً ورشة عمل صمت مصلحة الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وقطاع التجارة الخارجية وجهاز مكافحة الإغراق ومسئولى المعونة الأجنبية.

كان الغرض من الورشة هو التعرف على الطرق التى يمكن من خلالها أن تمارس كل من الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ومصلحة الجمارك العمل معاً بشكل أوثق سعياً لتسهيل التجارة، وقد تم تحديد مبدأ إدارة المخاطر ودمج أنظمة تكنولوجيا المعلومات لتسهيل حركة التجارة فإدارة المخاطر تعد من الأمور الهامة نظراً لإن عملية الفحص واختبار جميع أو معظم الشحنات التى ترد من الخارج ينتج عنها تأخير حتمى فى إنهاء إجراءات الإفراج.

— وقد تم الإتفاق خلال الورشة على مجموعة من الأسس الفاعلة لتطبيق نظام إدارة المخاطر كما يلى:

تنفيذ اللائحة الجديدة للقواعد المنفذة لأحكام قانون الإستيراد والتصدير

ومن خلالها يتم مثلاً الأخذ بالشهادات التى تصدرها المعامل المعتمدة والإعتداد بعلامات الجودة الدولية.

- أدوات إدارة المخاطر

حيث تلزم الهيئة الجمارك بالعمل سوياً لتصميم أنظمة إدارة المخاطر بالنسبة للسلع والمستوردين والمصدرين والدول المصدرة وما غيرها من معلومات قد يكون مفيد لكلتا الجهتين.

- جهة واحدة تتولى عملية التسجيل

حيث تتعاون كل من المصلحة والهيئة بالتعاون مع السلطات العاملة في الموانى فى تطبيق أنظمة تكنولوجيا المعلومات حيث تتولى جهة واحدة عملية تسجيل البيانات لربطها فى النهاية على الشبكة المعلوماتية.

- عمليات الفحص المشتركة

حيث إذا قررت الجهتان إجراء فحص ما تيم بطريقة مشتركة بينهما الجديد بالذكر أن شركة تنمية السخنة قد تقدمت بورقة عمل للورشة قدمها م / جمال قطب شركة أميرال المصرية.

"إنترناشيونال ترصد

كل ماهو جديد

فى عالم الكمبيوتر والإنترنت

بقلم/ ولاء حمزة

كل يوم يوجد ما هو جديد فى عالم التكنولوجيا والمعلومات وكما عاهدتك دوما إنترناشيونال عزيزى القارئ فإنها ترصد لك كل ماهو جديد وحديث.. وإليك بعض ما توصل إليه عالم الكمبيوتر والإنترنت.

إكتشاف أول فيروس ينتقل من المحمول للكمبيوتر :

ذكر موقع شبكة المعلومات العربية"محيط" على الإنترنت إنه تم إكتشاف أول فيروس ينتقل من التليفون المحمول إلى الكمبيوتر.

أوضح الموقع نقلاً عن مصادر أن الجديد فى الإكتشاف هو تمكن فيروس من الوصول إلى الكمبيوتر عبر المحمول مشيراً إلى أن هذه تعد المرة الأولى التى يحدث فيها ذلك. الفيروس رصده باحثو وكالة «F- Secure» لمكافحة الفيروسات تصنيف الفيروس إنه ضعيف وأطلق عليه إسم «Sibos - Candtrop.A» وتبين أن الفيروس يتم توطينه فى بطاقة ذاكرة المحمول من خلال برمجة مقرصنة يتيح له الإنطلاق إلى الكمبيوتر. والتوقعات أشارت إلى أن الفيروس الجديد من المحتمل أن يصيب 28 بلداً حول العالم

Memory Sticks ذات قدرات هائلة الآن فى كل مكان :

تستطيع الآن عزيزى القارئ أن تحمل كل مستنداتك معك فى كل مكان فهناك أصابع الذاكرة «Memory sticks» إنتشرت الآن فى كل مكان.. وفى كل يوم تزداد الذاكرة لتتسع معلومات وملفات أكثر وأكثر

وفى الأسواق حالياً أصابع ذاكرة تتسع لأكثر من جيجا بايت من المعلومات وهو حجم ضخم يسمح لك بأن تحمل معك كل ما تريد وإن تنقل كل ما تستطيعه من معلومات من جهاز إلى آخر.

موقع جديد لتعلم لغة البرمجة SQI

وهناك موقع يتيح لمستخدميه تعلم لغة البرمجة SQI فقد ظهر مؤخراً موقع يطلق عليه «Sqicourse» يتيح للمهتمين بالحاسب إمكانية تعلم هذه اللغة كما ورد بمجلة العالم الرقمى.

ويتيح هذا الموقع باللغة الإنجليزية كافة الدروس المجانية التى تجعل تعلم لغة الإستفسار SQI سهلة وبسيطة ولمزيد من التفاصيل حول الموقع يمكنك زيارته عبر العنوان الآتى WWW.Sq1Course.Com

دودة جديدة من الفيروسات تتحدث للناس بلسانك

لقد حزرت شركة متخصصة فى مكافحة الفيروسات من ظهور دودة جديدة تستهدف خدمة «أم.إس.إن» ماسنجر للتراسل الفورى

أوضح "ديفيد جاروس" مدير التسويق بشركة فيندور لنظم الحماية أن هذه الدودة الجديدة تتحدث للناس بلسانك حتى يمكنها أن ترسل رسالة بلغات مختلفة مثل الفرنسية والألمانية واليونانية وغيرها من اللغات

وقد أكد المتخصصون أن هذه الدودة تقوم بإستكشاف اللغة التى يقوم المستخدم بإختيارها وهذه هى المرة الأولى التى تظهر فيها دودة تستكشف إعدادات التشغيل ثم تقوم بإرسال رسالة معينة.

أشارت الشركة المعلنة إلى أن هذه الدودة مختلفة عن دودة Kelvir التى ظهرت لأول مرة فى شهر فبراير الماضى من هذا العام

إمكانية الكتابة على لوحة المفاتيح بيد واحدة !!

أعلنت إحدى المؤسسات المتخصصة فى تكنولوجيا الكمبيوتر عن إدخال تعديلين جديدين على لوحة مفاتيح Forg pad المبتكرة التى تتيح لمستخدميها الكتابة عليها بيد واحدة فقط وذلك إعتماداً على فكرة إختزال وظائف بعض مفاتيحها وجعل كل مفتاح يقوم بمهام أكثر من المعتاد. فقد قامت المؤسسة أولاً بتصميم إصدار منها مناسب لمن يستخدمون أيديهم اليسرى أما التطوير الثانى فجاء إستغلالاً للإنتشار الواسع للأجهزة اللاسلكية وبالذات بفضل تقنية بلوتووث إذا أعلنت عن إنتاج «بلوتورث فروم باد» لتكمل النقص الذى تعانيه الأجهزة اللاسلكية ويتيح تصميم هذه اللوحة تعلم الكتابة بسرعة إذ من الممكن لشخص عادى أن يكتب بإستخدامها بسرعة 40 كلمة فى الدقيقة بعد 10 ساعات فقط من التدريب عليها

جهاز يترجم خط اليد إلى كتابة رقمية مفهومة :

كما طرحت إحدى الشركات العالمية جهازاً لقراءة وترجمة خط اليد إلى كتابة رقمية مفهومة سواء بالحروف أو بالأرقام ويحتوى الجهاز على شاشة عريضة تسمح بكتابة جملة كاملة كما أنه مزود بجميع طرق الكتابة اليدوية المكنة للحروف اللاتينية. بحيث يمكن مطابقته لما يكتب بسرعة وفى حالة سوء الخط يقوم الجهاز بمراجعة الحروف المراد كتابته طبقاً لأقرب رسم مطابق لما هو مدون بذاكرة الجهاز

فأرة الكمبيوتر الـmouse... تليفون

لقد إبتكرت إحدى الشركات العالمية فأرة كمبيوتر يمكن إستخدامها كتليفون بالإضافة لإستخدامها الأساسى كفأرة كمبيوتر... حيث تحتوى على لوحةأرقام خاصة بالتليفون ومكبر صوت للإستقبال والرد على المكالمات كما تم تزويدها بذاكرة تسع لتخزين أكثر من عشرة أرقام ويمكن طلب الإتصال بها أوتوماتيكياً. بالإضافة لتأديتها لوظيفتها الأساسية بدقة متناهية

مواقع تهمك على الإنترنت

*إنشاء أول موقع لمحكمة فى مصر

تم بالفعل نجاح أول موقع لمحكمة شمال القاهرة الإبتدائية فهذا الموقع يحقق الشفافية الكاملة للتقاضى ويتيح للمحامين والمتقاضى متابعة الجلسات والأحكام من المنازل ويعرض الموقع أيضاً إحصائيات القضايا والإنجازات وإرشادات عن جميع أقسام المحكمة ويمكن للمحامى والمتقاضى أن يستعلم عن أى شئ خلال 24 ساعة ويعرض على الموقع رول الجلسات قبل موعد كل جلسة ويشمل أسماء الخصوم ورقم القضية وهكذا وعنوان الموقع www.ncec.dov.eg ومن المتوقع تعميم هذه التجربة على مستوى جمهورية مصر العربية إن شاء الله.

*موقع فريد من نوعه عن دار الإفتاء المصرية

كما قامت دار الإفتاء المصرية بإنشاء موقع إلكترونى بعنوان fatwa@der.alifta-org من أجل الرد على الفتاوى فما على السائل إلا أن يقوم بكتابة إسمه وعنوان بريده الإلكترونى والفتوى المراد الرد عليها.. وسوف يقوم كبار العلماء فى الدار بالرد عليها مباشرة خلال 24 ساعة وإرسالها إليه عبر البريد الإلكترونى ويتم أيضاً من خلال الموقع التعريف بالدار وشرح عن كيفية إنشائها وعلماء الفتوى الذين تولوا رئاسة دار الإفتاء المصرية حتى الآن وفى العدد القادم سوف نوافيك عزيزى القارئ بشرح وافر وكامل عن هذه الموقعين الإلكترونى لتوضيح مدى أهميتها ولمعرفة كيفية الإستفادة منهما إن شاء الله

إنترناشيونال ورحلة حول كوكبنا الأزرق.. وبحرنا الأحمر

بقلم/ وسام غنيم

الشعاب المرجانية .. جمال ساحر فى خطر

إن البحر الأحمر نظام بيئى فريد بين بحار العالم إنه يخرج من المحيط الهندى فى الجنوب مبتدئاً بمضيق باب المندب متجهاً إلى الشمال فيحيط به اليابسة شرقاً قارة آسيا وغرباً قارة أفريقيا ثم لا يلبث أن ينتهى إلى فرعين هما خليج العقبة وخليج السويس ويتصل الفرع الأخير بالبحر المتوسط عبر ممر مائى إصطناعى هو قناة السويس وقد قمت الشهر الماضى برحلة لمدة ١٥ يوم حول مدن البحر الأحمر وإستشعرت جمال طبيعة الله بها وكل مدينة لها طابع جمال يمتاز عن الأخرى وقبل أن أعطى نبذة عن كل مدينة أعرض لكم بعض النقاط الهامة عن البحر الأحمر

لماذا سمى البحر الأحمر بهذا الإسم؟

قد إعتقد المؤرخون العرب قديماً أن إسم البحر الأحمر صيغة مختصرة من إسمه القديم هو "بحر الملك الأحمر" فكلمة إرتيريا تعنى فى اللغة الفارسية بحر الملك الأحمر وقد سمى البحر بإسمها

متى تكون البحر الأحمر؟

يعتبر العلماء البحر الأحمر محيطاً فى مرحلة التكوين فقد تكون عندما بدأت أفريقيا وشبه جزيرة العرب فى الإنفصال عن بعضهما فى الحقبة الأيوسينية أى منذ حوالى 30 مليون سنة إلا أن الأجزاء الطرفية البعيدة من شمال وجنوب البحر بدأت تنفتح منذ حوالى 4 ملايين سنة فقط ويعد البحر الأحمر إمتداد للأخدود الجيولوجى العظيم الذى يجرى شمالاً وجنوباً على طول وادى الأردن والبحر الميت إلى خليج العقبة عند رأس البحر الأحمر ويعتقد العلماء إلى أن البحر الأحمر بعد 200 مليون سنة سيصبح فى مثل المحيط الأطلنطى اليوم.

هكذا كنت أعرض لكم نبذة عن البحر الأحمر وتاريخه قبل أن أدخل تفصيلاً فى مدنه الجميلة والجذابة التى تحتوى على أجمل طبيعة خلقها الله على الأرض.

المصريون القدماء والبحر الأحمر

لم تكن علاقة المصريين بالبحر الأحمر علاقة وثيقة حيث لم يركب المصريون القدماء متن البحر إلا نادراً وكانوا يركزون معظم علاقتهم فى البحر المتوسط وكانت القوافل المصرية عندما تصل للبحر الأحمر أثناء رحلاتهم تقوم ببناء السفن التى سوف تستخدمها فى الإبحار حاملة معها جميع معدات البناء

أولاً: مدينة القصير

أول مدينة قمت بزيارتها فى رحلتى إلى مدن البحر الأحمر وهى مدينة بسيطة وجميلة يعملون أهلها بأبسط الحرف وأجمل ما رأيته بالمدينة هو

*قلعة القصير

فى سنة 1799م زار المسيو دى بوا وهو أحد رجال الحملة الفرنسية على مصر - مدينة القصير ووصف قلعتها التى سماها القصر كما يلى:

يقع خلف المدينة قصر مشيد فوق هضبة مرتفعة من الحجر الجيرى مغطاه بزلط مستدير الشكل ولا يحتوى القصر إلا على عدد صغير من الغرف بمايضم بئراً محفوراً به مياه مائلة للملوحة تستخدم لسقاية الماشية وعلى بعد مائة خطوة يوجد خزان مياه قديم مكسو بالطوب يمتلئ بشكل طبيعى بالمياه فى فصل الأمطار ويوجد فى الجهة الأخرى من القصر مسجد وعديد من الأضرحة أو المقابر الذى هدمها الفرنسيون

ثانياً: الغردقة هى أشهر مدن الغوص فى العالم

تتميز بهدوئها ومياهها الزرقاء وكذلك الجزر الرائعة حيث يقع بها جزيرة الجفتون الكبيرة إحدى الجزر التى إعتبرت محمية طبيعية وتقع قبالة ساحل الغردقة بالبحر الأحمر .

ومن أهم 3 جزر بالبحر الأحمر فى مصر هى جزيرة أبو الكيزان والأخوين والزبرجد بجانب 40 جزيرة أخرى منها ما هو قريب من الشاطئ وما هو موجود فى المياه العميقة ومن أهمها شدوان وغانم وقيسوم وطويلة وأشرفى كما أن الغردقة هى أكبر مدن البحر الأحمر وتحتضن أندر أنواع من الأسماك

ثالثاً: مدينة شرم الشيخ

وهى مدينة المصيف والمشتى والجمال كله ويقع بها 25 معظم القرى السياحية المبنية والمصممة على أحدث وأرقى طراز

سيناء أرض الفيروز

تمثل شبه جزيرة سيناء حوالى 6% من مساحة مصر وبينما تقع معظم مساحة مصر فى الطرف الشمالى الشرقى فإن سيناء هى الجزء الأسيوى من بلادنا

وفى سيناء عدد من المحميات الطبيعية التى قمت بزيارتها منها محميات طبيعية بحرية وساحلية وجبلية فريدة ومنها أيضاً عدد من الأماكن ذات الأهمية التاريخية والثقافية والدينية وأجمل وأروع المعالم بجنوب سيناء هو دير سانت كاترين وكذلك قلعة صلاح الدين بخليج العقبة

العين السخنة

وقد سميت بذلك لكثرة عيون الكبريت فيها : وهى قريبة من العاصمة القاهرة ولذا يذهب إليها أغلب الناس فى رحلة يومية وهى منتجع آخر الأسبوع فهى مكان ممتع للرياضة البحرية والصيد

مرسى علم

هى قرية صغيرة وميناء صخرى وهى تعتبر مركزاً رئيسياً للصيد والرحلات البحرية وهناك بعض الشعاب المرجانية الخلابة وأماكن الغوص أيضاً متوفرة وتمتد من هناك إلى جبل علبة فى الجنوب

سفاجا

تعتبر ميناءً عالمياً ويحتوى على العديد من القرى السياحية وهى مختصة فى تدريب الغوص ومسابقات الصيد ومليئة بالفنادق والكثير من المطاعم المشهورة عالمياً. مياهها تختص ببعض الرمال السوداء ذات المميزات الخاصة وتستعمل طبياً فى بعض الأحيان شواطئها المتميزة تجعلها مكاناً مناسباً للتزلج وتخرج الرحلات الجبلية من مدينة سفاجا مع المرشدين السياحيين

برنيس

مدينة قديمة سميت على إسم بطليموس الثانى وقد أصبحت ميناءً تجارياً عام 275 قبل الميلاد ومعبد سميراميس المهدم يقع قريباً من المدينة وعلى الطريق توجد بقايا حقول الألغام، شواطئ المدينة ما زالت تحتفظ ببريقها وجمالها وبعيداً من الشاطئ يمكن زيارة جزيرة زبرجد التى تعتبر ظاهرة طبيعية مشهورة والتى كانت مصدراً للأحجار الكريمة حيث حفرت بها المناجم منذ سنة 1500 مثل الميلاد وحتى منتصف القرن العشرين ومن فوق تل هيرودوت تستمتع بمناظر خلابة غنية بالمياه البحرية ويوجد بها الكثير من الدلافين

السويس

وهى مدينة كانت ميناءً تجارياً منذ القرن السابع كانت تتم تجارة التوابل ونقل الحجاج إلى مكة عن طريق هذا الميناء وفى القرن الخامس عشر تحول الميناء إلى قاعدة عسكرية واليوم تعتبر مدينة السويس أكبر الموانى المصرية

العقبة .. منتجع البحر الأحمر

فى العقبة على حافة البحر الأحمر تلتقى الشمس والماء مع سحر الطبيعة الخلابة وهو أكثر مشتى فيتوفر فيه الدفء وتحلو الرياضة فى ماء البحر حيث أشجار النخيل الشائعة تحتضنها مياه الخليج البلورية وتبعث نسمات الشمال تلك البرودة المنعشة بينما يقع الزائر بصره بمرأى السلاسل المطلة عليها والتى تتبدل ألوانها مع تعاقب الساعات

الشعاب المرجانية... أجمل ما فى البحر الأحمر هذا الجمال الساحر .. فى خطر

تتميز الشعاب المرجانية فى مدن البحر الأحمر بألوانها الزاهية وروعتها فهى مصدر جذب السياح من داخل وخارج مصر إلا أننى قد أحزننى ذلك عندما عرفت أن قد تختفى الشعاب المجانية خلال هذا القرن من سوء إستخدام البشر

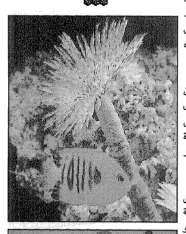
غموض فى قصور اللون

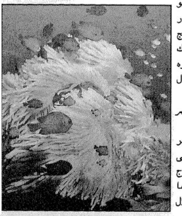
يقول الباحثون إن نحو 30% من الشعاب المرجانية قد أصيب بأذى بالغ وأن ما يقرب من 60% منها يحتمل أن يختفى بحلول عام 2030 فلم تبقى الشعاب المرجانية بحالة جيدة.

وتوجد الشعاب المرجانية التى تعانى من قصور فى اللون إلى جوار شعاب أخرى بألوانها الطبيعية ويعتقد الباحثون أن بعض الشعاب المرجانية تتمتع بمرونة عن البعض الآخر بما يواجهها من تهديدات بدلاً من أن تختفى .

وأخيراً.. أدعو كل مسئول عن منصب فى مجال السياحة والبيئة أن يهتم دائماً بهذا الكنز الرائع الذى حبا الله به مصر وأن ينشط السياحة أكثر وأكثر خاصة بعد الحدوث الظروف السيئة الأخيرة بمدينة الجمال - شرم الشيخ .

❀❀❀

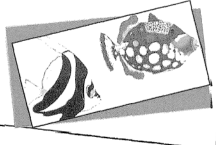




منوعات إنترناشيونال

مصر من أشهر دول العالم المصورة لأسماك الزينة:

لكل فرد منا هوايته التي يعشقها فهناك من يهوى الرياضة وهناك من يهوى الفروسية وأيضاً يعشقون الأسماك ولكن للترفيه أو التجارة فهناك أسماك زينة قد يصل سعرها إلى 30 ألف جنيه مثل أسماك«كارب» أو «كلوى».. ومصر هى أحد أشهر دول العالم المصورة لأسماك الزينة.



الذكر الذى يرفع الديون:

عن على رضى الله تعالى عنه أن مديناً جاءه فقال:

إنى عجزت عن أداء دينى فأعنى.فقال على رضى الله عنه:ألا أعلمك كلمات علمنيهن رسول الله (صلى الله عليه وسلم). إذا ذكرتها لأدى الله دينك ولو كان مثل جبل أحد، فقال

اللهم أكفنى بحلالك عن حرامك وأغننى بفضلك عمن سواك

خدعوك فقالوا

البعيد عن العين.. بعيد عن القلب!!

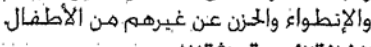
قالوا فى الأمثال أن البعيد عن العين.. بعيد عن القلب لكن هذا المثل لم يعد صحيحاً بعد أن أجرى مجموعة من أستاذة الجامعة دراسة عن العلاقات عبرالمسافات الطويلة وأكدو علي أن هذه النوعية من العلاقات تدوم لفترات طويلة أكثر من الذين يعيشون بالقرب من شركاء حياتهم وأوضحو أن البعد يصنع المعجزات لأنه يولد أحاسيس الشوق والحنين تجعل الإنسان أقرب نفسياً وذهنياً من حبيبة وتقلل من فرص الخلاف

الشاى وأسراره

* لمنع التأثيرات الضار لمادة التانين الموجودة بالشاى التى توثر على إمتصاص الحديد من الدم ينصح بتناوله بعد ساعة من الوجبة أو بإضافة بضع نقاط من اللبن تعادل تأثير المادة الضارة

* الشاى بالعنبر الخام المستخرج من دم الغزال يخفف الصداع ويقلل من العصبية ويحسن مزاج المدخنين مما يقلل الرغبة من الإقبال على إشعال السيجارة.. الوصفة لخبير الأعشاب نصر الدين أحمد.

دنيا المرأة



الأم هى سر نمو الطفل بصورة أفضل وأسرع

كشفت دراسة بريطانية حديثة أن الأطفال حديثى أن الأطفال حديثى الولادة ينمون بصورة أفضل وأسرع إذا كانت الأم هى من تقوم برعايتهم وليس إحدى المربيات أو أحد الأقارب وأثبتت الدراسة أن الأطفال الذين لا تقم الزمهات برعايتهم يكونون أميل إلى العنف والإنطواء والحزن عن غيرهم من الأطفال.

الخيانة الزوجية وراثة!!!

هناك أدلة علمية تؤكد أن هناك عوامل وراثية هى السبب الرئيسى للخيانة الزوجية كما أن نزعة الإخلاص والخيانة تكون قوية جداً بين التوائم الذين يحملون چينات متطابقة فلو وجدت الخيانة لدى إحدى إمرأتين توءمتين فإن نسبة وقوع الأخرى فى الخيانة تتجاوز 55% وذلك بعد متابعة عدد من التوائم الإناث كما أن هناك عوامل إجتماعية قد تؤثر فى حدوث الخيانة أيضاً.

من عالم الأزياء والموضة

الأبيض والأسود ملكا الموضة دائماً

رغم تنوع الألوان إلا أن الأبيض والأسود مازال ملكى الموضة.. وهو ما دفع مصممى الأزياء للخضوع أمامها بدمجها فى ملابس السهرة أو الكاچوال سواء بتداخل اللونين فى الأزياء أو بإستخدام أى منهما كإكسسوارات للآخر بوضع وردةبيضاء على فستان أسود أو العكس .كذلك إستخدام اللون فى حقائب اليد والأحزمة أو كشرائط ستان مع الفساتين البيضاء.

نصائح ذهبية من أجل صحتك وجمالك

* ثبت أن تنظيف المنزل وترتيب الحديقة وغسيل السيارة يحافظ على ضغط الدم ويحمى من الإصابة بأمراض القلب والأوعية الدموية

*مغلى أعشاب البانوخ منعم للبشرة ومنظف للجلد وغسول للجلد وغسول رائع للشعر يساعد فى علاج القشرة

*3 ملاعق من خميرة البيرةوملعقتان من العسل الأسود وكوب من الزبادى بالإضافة إلى الأسماك واللحوم والخضروات الطازجة تضمن لك الجمال والصحة

*ينصح خبراء التجميل المرأة ألا تفكر فى عمليات شد الوجه قبل الخامسة والخمسين

*الزنك الذى يتوافر فى اللحوم الحمراء والجرجير والفجل يقوم بالعديد من الوظائف فى الجسم منها تفادى أضرار أشعة الشمس وعوادم السيارات



لكاتب بلزاك وعاداته الغريبة:

من العادات التى عرفت عن الكاتب والقصصى الفرنسى بلزاك الذى درس أحوال عصره دراسة دقيقة إنه كان يسير فى أحد الشوارع ويسجل أرقام المنازل فى ورقة ثم يجمع هذه الأرقام فإذا كان المجموع أحد مضاعفات الرقم ثلاثة شعر بسعادة غامرة لأنه كان يتفاءل بهذا الرقم أما إذا لم يكن المجموع كذلك فإنه كان يغير إتجاهه إلى شارع آخر

عالم الرياضة

تجربة كرة جديدة مختلفة فى الشكل والحجم

سيتم خلال كأس العالم للناشئين لكرة القدم التى تجرى فى بيرو تجربة كرة جديدة هذه الكرة التى تختلف فى شكلها عن أى كرة أخرى مزودة بشريحة إلكترونية متناهية الصغر بهدف مساعدة الحكم على تحديد إذا ما تجاوزت الكرة خط المرمى أم لا ووافق سيب بلاتر رئيس الإتحاد الدولى على هذه التجربة الجديدة وأكد إحتمال تعميمها فى حالة نجاحها

حكمة العدد

عزيزى القارئ :

ليس النجاح صعباً بل المحافظة علية هو الأصعب

إسلاميات

من هى العجوز الشمطاء؟!!

قال إبن عباس رضى الله عنه: يؤتى بالدنيا يوم القيامة فى صورة عجوز شمطاء زرقاء أنيابها بادية مشوه خلقها.. فتشرف على الخلق فيقال: هل تعرفون هذه؟فيقولون:نعوذ بالله من معرفة هذه فيقال: هذه هى الدنيا التى تشاجرتم عليها وبها تقاطعتم الأرحام وبها تحاسدتم وتباغضتم وإغتررتم ثم تقذف العجوز الشمطاء فى جهنم فتنادى:يارب أين أتباعى؟ أين أشياعى؟ فيقول:ألحقوا بها أتباعها وأشياعها..

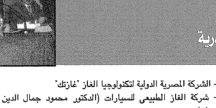


الجمعية العربية للملاحة

ندوة

خطط الطوارئ لحماية الشواطئ المصرية من التلوث البحرى





الأربعاء 28 سبتمبر 2005

فندق رينسانس - الإسكندرية

فى إطار التوعية العامة والتنبيه بمخاطر التلوث نظمت الجمعية العربية للملاحة يوم الأربعاء الموافق 28 سبتمبر 2005 ندوة بعنوان "خطط الطوارئ لحماية الشواطئ المصرية من التلوث بالبترول" بفندق رينسانس الإسكندرية تحت رعاية معالى وزير البيئة ومعالى وزير البترول.

ويأتى دور هذه الندوة أولا للتوعية بين عناصر ومفردات حماية البيئة البحرية ثم لتأكيد دور الجمعية العربية للملاحة فى التعاون والتنسيق على المستوى المحلى بين باقى القطاعات وعلى المستوى العالمى، تفعيلا للإتفاقيات التى صادقت عليها مصر.

وعقدت الندوة على ثلاث جلسات برئاسة :

- الدكتور عادل يحيى – رئيس الهيئة القومية للاستشعار عن بعد وعلوم الفضاء "سابقا"
- الدكتور عماد الدين عدلى – المنسق الوطنى ببرامج المنح الصغيرة التابع للأمم المتحدة
- الدكتور حاتم الكردانى – مساعد رئيس الأكاديمية لشئون البيئة ورئيس أنظمة إدارة الكوارث مجمع المحاكيات المتكامل بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا

قدمت الندوة 10 أبحاث تناولت المواضيع التالية:

1. دور شركة سوميد فى حماية البيئة البحرية
2. تلوث الشواطئ – مصادره وطرق معالجته
3. الاستشعار عن بعد والتلوث البحرى
4. خطة الطوارئ الوطنية لمكافحة التلوث البحرى بالزيت
5. التصميم الحديث لناقلات البترول لمنع التلوث البحرى
6. دور المشروعات الصغيرة فى دعم وتنمية الإدارة البيئية المتكاملة للمناطق الساحلية
7. نموذج لتعليم المخاطر الناتجة من البقع الزيتية
8. إدارة أزمات البقع الزيتية
9. الدور المؤثر فى حماية البيئة البحرية الناتج عن ناقلات البترول
10. حماية المناطق الساحلية من الملوثات الصناعية.

الشركات الداعمة:

- المهندس مصطفى جمعه، رئيس مجلس إدارة الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد)
- الدكتور جمال الدين مختار، رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا
- شركة إسكندرية للبترول (المهندس أحمد الجيار)
- شركة غاز مصر (المهندس محمد عادل عبد الحميد)
- الشركة المصرية الدولية لتكنولوجيا الغاز "غازتك"
- شركة الغاز الطبيعى للسيارات (الدكتور محمود جمال الدين بدران)
- شركة سرفيينج سيستمز (المهندس إبراهيم غامرى)
- شركة محرم جرووب الدكتور محمد محرم

وقد حضر الندوة 150 مشترك من جميع الجهات المعنية

- إذاعة الإسكندرية
- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
- إتحاد الموانئ البحرية العربية
- الجمعية البحرية المصرية
- جمعية المهندسين البحريين ومهندسى بناء السفن
- جهاز شئون البيئة – فرع الإسكندرية
- رئيس مجلة إنترناشونال
- شركة إيجيمست
- الرقابة دول البحر المتوسط على الموانئ
- شركة أراب إكسبريس
- شركة الإسكندرية للبترول
- الشركة الدولية للاستشارات والملاحة
- شركة السويس للزيت
- شركة الشرق الأوسط لتشغيل وصيانة الصناعات الهيدروكربونية
- شركة الشرق للملاحة المحدودة
- الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ
- الشركة العربية لأنابيب البترول شركة "سوميد"
- شركة الغاز الطبيعى للسيارات
- الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
- الشركة المصرية الدولية لتكنولوجيا الغاز "غازتك"
- الشركة المصرية لتوزيع الغاز الطبيعى للمدن
- الشركة المصرية للدراسات والبحوث البيئية
- الشركة المصرية للغاز الطبيعى "جاسكو"
- الشركة المصرية للملاحة البحرية
- شركة بتروجيت
- شركة جنوب الوادى القابضة للبترول
- شركة جيسوم للزيت
- شركة سيدى كرير للبتروكيماويات "سيدبك"
- شركة غاز مصر
- شركة مصر للبترول
- شركة نيو مارين
- شركة يونيفرسال جروب
- شعبة المساحة البحرية – القوات البحرية
- قطاع النقل البحرى
- كلية العلوم – جامعة الاسكندرية
- كلية الهندسة – جامعة الاسكندرية
- مجلة الأهرام الإقتصادى
- مجلة الحوار المصرى
- مجلة النقل البحرى
- مجلة إنترناشيونال ريفيو
- المجموعة الاستشارية لهندسة البيئة "ايواتك"
- مركز البحوث والاستشارات
- المعهد القومى لعلوم البحار
- معهد تدريب الموانئ
- المنسق الوطنى لبرامج المنح الصغيرة التابع للأمم المتحدة
- الهيئة العامة للبترول
- الهيئة القومية للاستشعار عن بعد وعلوم الفضاء
- الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية
- هيئة قناة السويس
- هيئة ميناء الإسكندرية

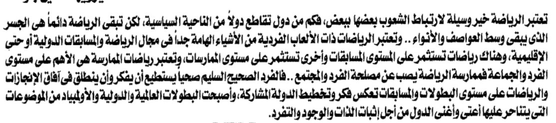
التوصيات

1. تطوير خطط الطوارئ لشركات البترول وتحديثها بصفة مستمرة لمكافحة التلوث البحرى بالزيت وكذلك تحديث المعدات والتجهيزات بمراكز مكافحة التلوث بجميع موانئ الجمهور والتدريب الدائم لتنفيذها .
2. على هيئات وسلطات الموانئ فحص جهاز الـ ODEM) Oil Dis-charging Monitoring Equipment) على ظهر ناقلات البترول وجميع معدات مقاومة التلوث .
3. تحديد ناقلات البترول التى تدخل الموانئ المصرية لكميات المياه الصابورة التى سيتم تفريغها فى الميناء أو فى منطقة الميناء مع توضيح مصادرها وأماكن تغيرها إن وجدت.
4. تشديد الرقابة على عمليات الشحن والتفريغ فى جميع الشركات العاملة فى الموانئ المصرية
5. البدء فى إعداد إستراتيجية وطنية للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية مع وضع أسس واضحة ومسئوليات محددة لإدارة ومراقبة تنفيذ تلك الخطط.
6. تطوير نظم المعلومات وقاعدة البيانات ببنك معلومات النقل البحرى وربطه بغرفة العمليات وإدارة الأزمات بقطاع النقل البحرى وربطها بمواقع بنك المعلومات بهيئات الموانئ والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وغرفة الملاحة الرئيسية لجهاز شئون البيئة.
7. تطوير وتحديث تقنيات تنظيف الشواطئ من التلوث لتكون أكثر فعالية بأقل عمالة ماهرة.
8. متابعة وتطبيق المعاهدات الدولية الخاصة بالتلوث وكذلك القوانين المحلية وتفعيلها.
9. الإتصال الدائم ومواكبة جميع تقنيات مكافحة التلوث ونظافة الشواطئ فى الدول المتقدمة والإطلاع على آخر ما تم التوصل إليه من تقنيات عالية فى هذا الشأن.
10. ربط الخبرات المصرية عن طريق البرامج والمشروعات الإقليمية والدولية بالمنظمات الدولية لتبادل المعلومات واكتساب الخبرات .
11. إستخدام بيانات الأقمار الصناعية فى الرصد والمتابعة .

لعبة التايكوندو فى مصر

البداية.. نوادر وقصص وحكايات

يرويها حسين جودة



تعتبر الرياضة خير وسيلة لارتباط الشعوب بعضها ببعض، فكم من دول تقاطع دولاً من الناحية السياسية، لكن تبقى الرياضة دائماً هى الجسر الذى يبقى وسط العواصف والأنواء.. وتعتبر الرياضات ذات الألعاب الفردية من الأشياء الهامة جداً فى مجال الرياضة والمسابقات الدولية أو حتى الإقليمية، وهناك رياضات تستثمر على المستوى المسابقات وأخرى تستثمر على مستوى الممارسات، وتعتبر رياضات الممارسة هى الأهم على مستوى الفرد والجماعة فممارسة الرياضة يصب عن مصلحة الفرد والمجتمع.. فالفرد الصحيح السليم صحياً يستطيع أن يفكر وأن ينطلق فى آفاق الإنجازات والرياضات على مستوى البطولات والمسابقات تعكس فكر وتخطيط الدولة المشاركة، وأصبحت البطولات العالمية والدولية والأولمبياد من الموضوعات التى يتناحر عليها أعتى وأغنى الدول من أجل إثبات الذات والوجود والتفرد.

وتأتى لعبة التايكوندو من الألعاب البراقة التى تتسم بالرقى مثلها مثل لعبة التنس التى توصف بأنها لعبة أولاد الذوات.

ولدخول التايكوندو مصر قصة وحكاية عاشها وعاصرها رجل من أبطال التايكوندو نتركه يحكى ويقص كاتباً كما يلى ...

(سوف أبدأ كلامى فى هذه المساحة عن بداية هذه اللعبة وكيف كانت بدايتها حيث جاء إلى مصر فى الربع الأول من عام 1974السيد (سونج أوك رو) وكان دارساً فى الجامعة الأمريكية، ثم بدأ دراسة الإسلام وتلا ذلك إشهار إسلامه فى الأزهر الشريف ووقتها كانت هناك بعثة إسلامية كورية تدرس بالأزهر مكونة من بضع أفراد أشهروا إسلامهم جميعاً وغيرو أسماءهم بأسماء تتماشى مع الدين الإسلامى.

وكان رو صديق حميم لى انبهر بالإسلام وتعاليمه ووجد فى أسماء الله الحسنى الـ 99 معجزة خالدة وكان سفيراً بأعماله وأقواله وسلوكياته لكوريا الجنوبية، رغم أن تلك الدولة لم يكن لها تعامل مع مصر من الناحية الرسمية.

فى عام 1968 حصلت على دورة تدريبية بكوريا الشمالية وكان تدريباً قتالياً وكنت أول من مثل القوات البحرية بلواء الغواصات على مستوى القوات المسلحة وكان هذا التدريب له أسس وهى – أعلى كفاءة بدنية – أعلى مهارة حركية – أن يكون من أبطال القوات المسلحة.

وبالفعل تم إختيارى نظراً لتوافر العوامل السابقة حيث تميزت فى المهارات والكفاءة العسكرية والخماسى البحرى العسكرى والقارى العسكرية وكانت للقوات البحرية فضلاً كبيراً علىَّ حيث أدين لها بكل غالٍ وثمين فالتشجيع المستمر من القيادات



كابتن/ حسين جودة

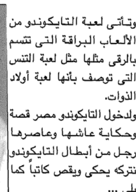
البحرية أدى إلى وصولى إلى الهدف المطلوب والآن أكمل الحديث عن مستر / رو حيث كانت معاملاته ودبلوماسيته وثقافته هى أساس كفاءته.

ومنذ عام 1968 وأنا المدرب العام ورئيس اللجنة الفنية للكيون وألعاب الدفاع عن النفس والنزال، وكنت بطل القوات المسلحة فى الملاكمة علاوة على وزن 67.5 ك. وكان لى ضابطاً من ضباط القوات البحرية يعد بمثابة تلميذ من تلاميذى وكان متميزاً وكان له شقيق يلعب لعبة جديدة هى (التايكوندو) فى نادى الجزيرة بالقاهرة، وذهبت للقاهرة بدراجتى حيث أننى بطل العالم العسكرى فى الدراجات ودخلت نادى الجزيرة لهذا اللاعب شقيق الضابط زميلى والذى تعلم هذه اللعبة فى كوريا الجنوبية واستمر هناك لمدة عام تدريب ودراسته على نفقته الخاصة ووجدته على مستوى عال جداً فى هذه اللعبة، وعرفنى بالخبير الكورى الذى كان حذرا جداً منى نظراً لأننى أتعامل مع الكوريين الشماليين، وكان فى نفس الوقت يقدرنى نظراً لما عرفه عنى من تاريخ رياضى وعسكرى مشرف، وطلب منى بدبلوماسية أن أجرب هذه اللعبة وأضيفها إلى رصيدى من ألعاب وبطولات.

وقتها كانت الإسكندرية بها حوالى 26 نادى مركز شباب وساحات تدريب لقتال الشوارع وذلك أثناء فترة الحرب.

وبالفعل قمت بإستغلال هذه الأماكن وبدأت فى رحلة التدريب وخلق كوادر تدريبية ومهارية.

وتوطدت علاقاتى مع السيد/ سونج أوك «الخبير الكورى» الذى أسلم فيما بعد وأسمى نفسه عبدالقوى وزوجته عائشة وكان يقوم بتدريب طلبة كلية الشرطة وكنت مرافقاً له حتي تأسس الإتحاد



عام 1998 بالإسكندرية وكانت الأندية المشاركة والمؤسسة:

1– نادى الترام 2– نادى الأوليمبى
3– نادى سموحة 4– نادى سبورتنج
5– نادى سان مارك، 6– نادى ليسيه الحرية.

علاوة على نادى الجزيرة بالقاهرة.

وتم تنظيم أول بطولة (بطول الشرق الأوسط الأولى عام 1976) بكلية التربية الرياضية بالجزيرة وبطولة الشرق الأوسط الثانية عام 1977 بكلية التربية الرياضية بنات بالجزيرة فى عام 1975 وقبل بطولة العالم بكوريا كان لابد من الإحتكاك وأقمنا بطولة دولية بمساعدة طلبة الجامعة الأمريكية بنين وبنات وكانت البطولة تضم 13 دولة منها أمريكا – ألمانيا – الجزائر – تونس – مصر وكان المدربون الكوريون يقومون بالتحكيم.

وكانت البطولة على مستوى تنظيمى جيد وتحكمى ممتاز بدليل حصول مصر على المركز الرابع.

وبدأت الإنتصارات على المستويين القارى والعالمى حتى الآن هذا تاريخ دخول اللعبة إلى مصر وفى عام 1975 تغيرت الملابس (البدلة) حتى لا تكون شبه الكراتيه، وتم تطبيق ذلك التعديل على أندية الإسكندرية ومازالت تلك البدلة هى السارية حتى الآن منذ عام 1975.

وفى نفس العام فازت مصر بكأس أحسن فريق مقاتل وكأس البطولة مكونة 5 فرق، وكانت أول بطولة أفريقية عام 1981 وفازت بها مصر بفريق كامل بعد التصفيات وفازت الإسكندرية بأربعة أوزان عدا الوزن الثقيل وكان من القاهرة.

هذه هى لعبة التايكوندو وتاريخ دخولها مصر.

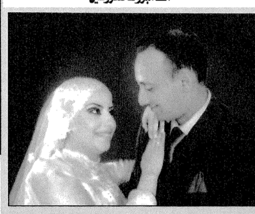
مجتمع إنترناشيونال

في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم زفاف
النقيب/ حسين حجازى على الآنسة إنجى عادل الشيخ
ألف مبروك للعروسين

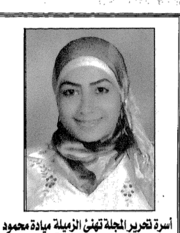


في حفل عائلى بهيج تم زفاف الآنسة/ نسرين داود حمزة على الأستاذ/ أحمد لؤى حلمى بفندق سونستا القاهرة ألف مبروك

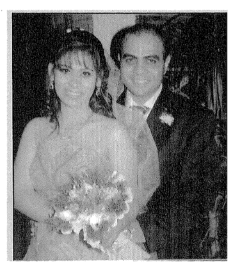




في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم زفاف
السيد/ أيمن رمضان على الآنسة رانيا رفعت ألف مبروك



أسرة تحرير المجلة تهنئ الزميلة ميادة محمود بحصولها على بكالوريوس إقتصاد وعلوم سياسية جامعة القاهرة بتقدير جيد جدا وامتياز فى مشروع التخرج وتتمنى لها كل نجاح وتقدم .. ومما هو جدير بالذكر أن الزميلة ميادة قامت بتغطية ندوات وحوارات بالمجلة بجدارة وإقتدار.



في حفل بهيج جمع الأهل والأصدقاء بالقاعة الملكية تم خطوبة الآنسة رولا وهبه إلى المهندس/ ماجد فوزى ألف مبروك



يهنئ عصام أمين من قطاع النقل البحرى الأستاذ/ عاصم المجعاوى وعروسته الآنسة/ صابرين على بالزفاف السعيد



مصطفى عبد الرحيم

منة الله محمد رمزى

تهنئة

يهنئ سمير عثمان زينة
كلاً من
الأستاذ/ حمدى الفيل
الأستاذ/ بشرى عبد المطلب
الأستاذ/ هانم الجمال
على ترقيتهم إلى درجة مدير عام ويتمنى لهم دوام الصحة والعافية

تتقدم أسرة العلاقات العامة بخالص التهنئة والتقدير لكل من شملهم قرار السيد اللواء بحرى/ رئيس قطاع النقل البحرى رقم 81 الصادر فى 2005/9/28.
بتكليفهم

السيد/ بشرى عبد المطلب أحمد
مدير عام الإدارة العامة للشئون القانونية
الأستاذة/ هانم أحمد حسن الجمال
مدير عام الإدارة العامة للشئون المالية والإدارية
الأستاذ/ حمدى إبراهيم الفيل
مدير عام الإدارة العامة للنقل البحرى

وتتقدم بالتهنئة بالنيابة عن جميع العاملين بقطاع النقل البحرى

العلاقات العامة